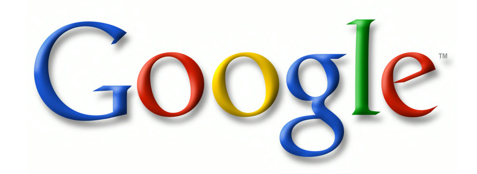
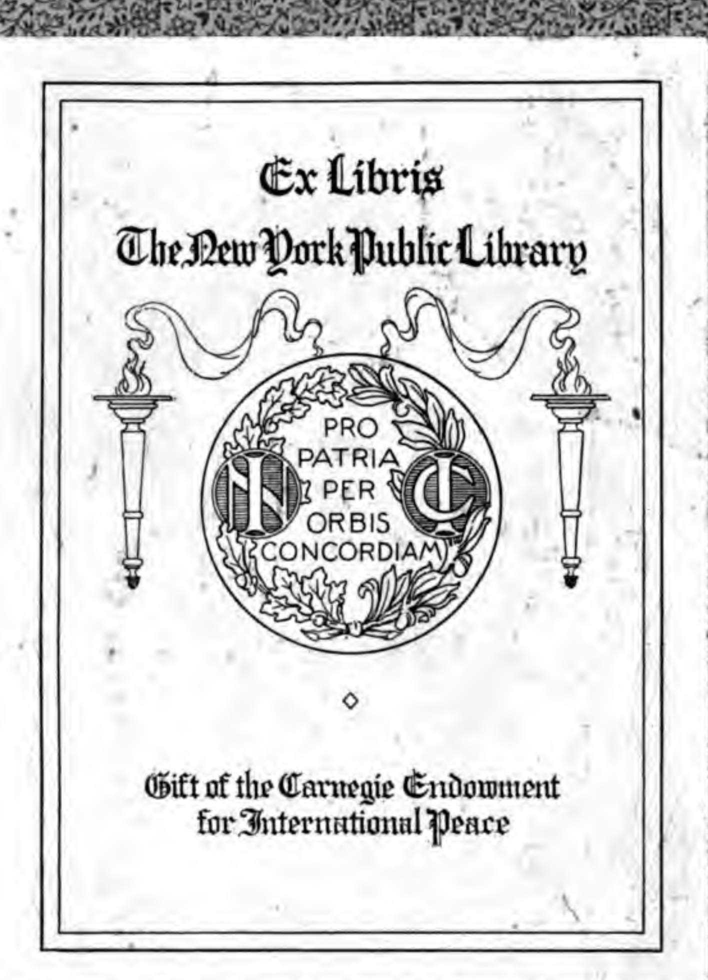
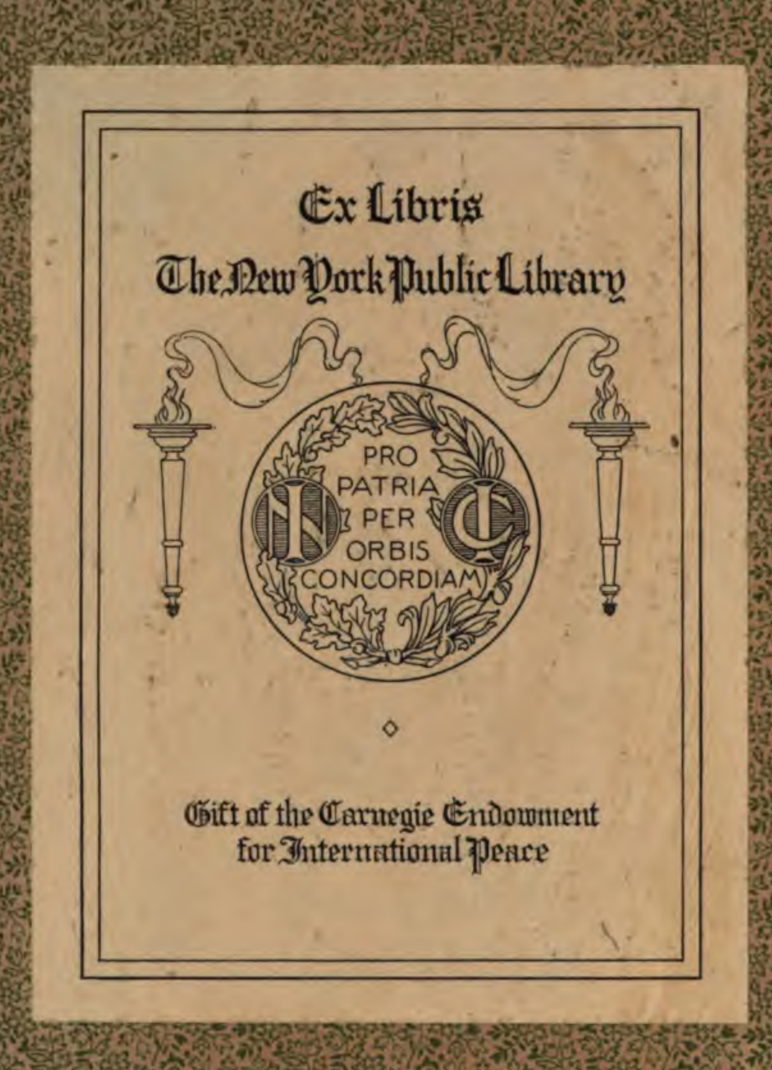
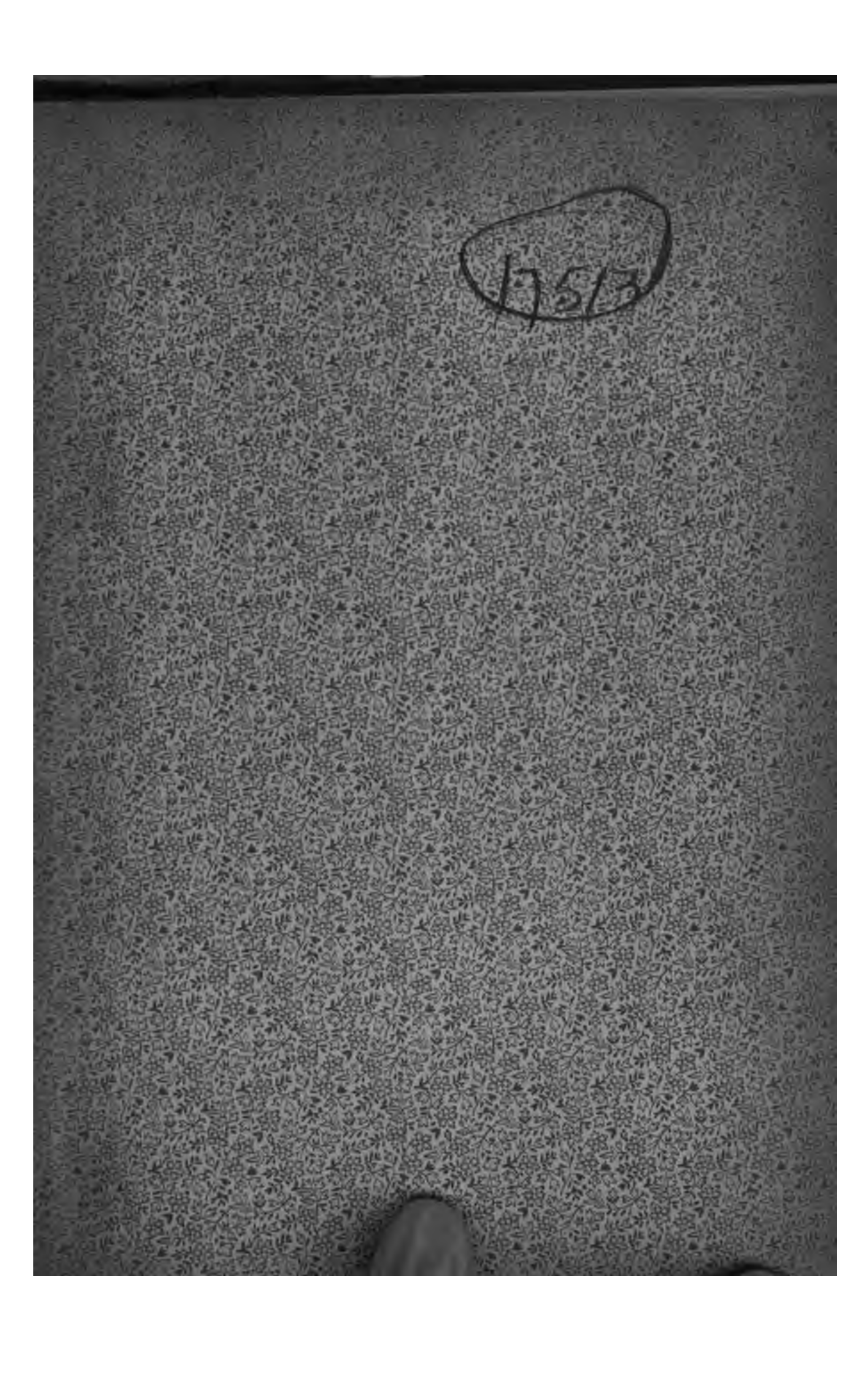



Ex Libris
The New York Public Library
PRO
PATRIA
PER
ORBIS
CONCORDIAM
Gift of the Carnegie Endowment
for International Peace


Ex Libris
The New York Public Library
PRO
PATRIA
PER
ORBIS
CONCORDIAM
Gift of the Carnegie Endowment
for International Peace


17513

E. GARCÍA DE ZÚÑIGA

SOBRE ORGANIZACIÓN

Y

ADMINISTRACIÓN DE PUERTOS

Resultados de una Misión del Ministerio de Fomento
desempeñada en 1904

Uruguay

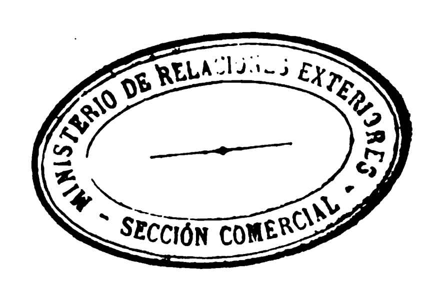


PUBLICACIÓN OFICIAL

MONTEVIDEO

Imprenta "El Siglo Ilustrado", de Mariño y Caballero
23—Calle 18 de Julio—23
1908

ORGANIZACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE PUERTOS



PARTE I

PUERTOS FRANCOS

(COPENHAGUE, HAMBURGO Y BREMEN)

CAPITULO I

GENERALIDADES SOBRE PUERTOS FRANCOS

Antes de entrar de lleno en el estudio del régimen administrativo especial de los tres grandes puertos francos de Europa, nos parece indispensable exponer brevemente los motivos que inducen á implantar el sistema, las ventajas que se le reconocen y los inconvenientes que se le atribuyen.

Las franquicias aduaneras son un correctivo indispensable del régimen proteccionista; poco importantes en los países en que predomina el librecambio, se acentúan y se multiplican bajo formas diversas en los países marcadamente proteccionistas.

Vamos á estudiar rápidamente los diversos modos de franquicia que, á manera de válvulas de seguridad, permiten suprimir ó atenuar considerablemente los peligros de la protección aduanera y hacer más fácil y eficaz su funcionamiento.

Empezaremos por lo que podría llamarse los paliativos del sistema proteccionista.

Para llegar, en efecto, á una definición lo más precisa posible del puerto franco, es útil definir otras franquicias aduaneras menos radicales: el drawback, la admisión temporaria, el entrepôt.

El *drawback* es el procedimiento que consiste en la restitución, en el momento de la reexportación de un producto fabricado, de los derechos percibidos en el momento de la importación, sobre las materias primas empleadas en fabricarlo.

Este sistema parece muy sencillo en teoría, pero ha dado en la práctica tan mal resultado que se le ha abandonado completamente. La aduana no podía calcular exactamente los desperdi-

cios de fabricación ni calcular. siquiera aproximadamente, las cantidades de cada materia prima importada que entran en un producto fabricado. El sistema sólo es aceptable en casos especiales; así en Francia el drawback no se aplica más que á los hilos de algodón destinados á los tejidos.

La *admisión temporaria* es el régimen que permite la entrada en franquicia de ciertos productos destinados á ser fabricados ó á recibir un complemento de fabricación en el país, mediante el compromiso de reexportarlos en un plazo determinado.

La admisión temporaria es susceptible de una generalización mayor, cuando el industrial que hace uso de la franquicia puede reexportar los objetos fabricados en cantidad equivalente á las materias primas introducidas, sin tener que probar la identidad de esas materias primas y de las que entran en los objetos fabricados.

Finalmente el *entrepôt* es simplemente un local donde las mercancías sujetas al pago de derechos, pueden permanecer sin pagar previamente esos derechos. Considerado fuera del territorio aduanero, el entrepôt permite no pagar los derechos hasta que los artículos se entreguen al consumo interior; la reexportación se hace en franquicia.

El entrepôt comporta numerosas variantes: 1.° el entrepôt real y el entrepôt ficticio (sistemas franceses); 2.° los diversos tipos empleados en Alemania, donde la institución de los entrepôts se ha perfeccionado y diversificado extraordinariamente, á pesar de la coexistencia de los puertos y distritos francos.

El entrepôt real es un edificio guardado por la aduana. Las puertas de este edificio se cierran con dos llaves diferentes, de las cuales una queda en poder de la aduana y la otra se entrega al concesionario ó á su agente. Cierto número de mercancías están excluídas del beneficio del entrepôt real. En principio las mercancías deben salir del entrepôt real tales como entraron en él. La administración, en interés del comercio, permite sin embargo algunas muy contadas derogaciones al principio.

El entrepôt ficticio se establece en los almacenes del propietario ó consignatario de las mercancías, á su pedido. La aduana no tiene la llave del entrepôt, pero puede entrar en él en todo

momento para convencerse de la existencia de las mercancías, que no pueden trasladarse á otro local sin su autorización. El entrepôt ficticio no se acuerda sino bajo garantía afianzada. Hay sólo un número limitado de mercancías admisibles al entrepôt ficticio. Las operaciones materiales autorizadas consisten casi exclusivamente en las manipulaciones necesarias para conservar las mercancías. Estas operaciones se ejecutan después de una declaración especial, con autorización de la aduana y bajo su vigilancia.

El plazo máximo del entrepôt varía de uno á tres años.

En Alemania el régimen del entrepôt es mucho más liberal y diversificado que en Francia, pero no difiere esencialmente de él.

Los *depósitos francos* italianos autorizados por la ley de 6 de agosto de 1876, y cuyo tipo es el punto franco de Génova, constituyen una transición entre el entrepôt y el distrito franco que definiremos después.

El depósito franco de Génova es el resto de una antigua franquicia. A veces se habla impropiamente del puerto franco de Génova; en realidad, Génova no fué nunca un puerto franco, pero poseyó hasta 1872 un *punto franco*, es decir, un distrito franco, situado entre la dársena de Mandraccio y el puente de Caricamento. Este privilegio fué abolido por la ley de 19 de abril de 1872.

El depósito franco de Génova, ó mejor dicho, el más importante de los depósitos francos de Génova, se compone de un conjunto de construcciones sobre el quai, de una longitud total de 100 metros y de un ancho de 80, más ó menos. El edificio responde á las condiciones de la ley mencionada ya, de 6 de agosto de 1876: «el depósito franco deberá comunicar con el mar, de modo que las mercancías apenas desembarcadas, puedan introducirse en él bajo la vigilancia directa de los empleados y agentes aduaneros sin necesidad de otra garantía... No podrá haber más aberturas exteriores que las necesarias para la entrada y salida de las mercancías. Las puertas de entrada deberán ser separadas de las de salida... Las ventanas exteriores deberán estar munidas de barrotes de hierro sólidamente ajustados, á fin de

impedir la sustracción de los objetos pequeños... Si el edificio se compone de diversos cuerpos de construcción, el conjunto estará rodeado de un muro cuya altura será determinada por el Ministro de finanzas... El edificio ó el muro deberán estar aislados de toda otra construcción por un espacio libre, de modo que en el intervalo puedan circular y efectuar su vigilancia los agentes de la aduana. »

Desde la puesta hasta la salida del sol, las puertas estarán cerradas. Está prohibido habitar dentro del recinto cerrado ó entrar en él durante la noche, excepto por razones de servicio y con el consentimiento de la autoridad aduanera.

Para poder introducir mercancías en el depósito, la autorización de la aduana es necesaria. Esta la expide, previa presentación de la copia auténtica ó extractos autenticados del manifiesto y « de los otros documentos que parezcan necesarios para certificar el origen de la proveniencia ». Esta cuestión tiene su importancia en Génova, porque las mercancías de proveniencia extranjera y no admitidas al tratamiento de la nación más favorecida, están excluídas de los depósitos francos.

Al contrario de lo que sucede en los puertos y distritos francos (Copenhague, Hamburgo, Bremen), el agua y los quais no son francos: sólo los almacenes lo son. La mercancía que sale del muro ó del vagón va, bajo la vigilancia de la aduana, hasta el depósito; en éste es libre. El comerciante puede entonces hacer sufrir á la mercancía todas las manipulaciones que quiera, debiendo, sin embargo, abstenerse de alterar su naturaleza y de emplear el fuego, pues la Administración prohibe, por razones de seguridad, el uso de este agente. Las operaciones más corrientes, consisten en pulir, colorar, limpiar, clasificar, etc., los cafés, azúcares, pimientas y otros artículos coloniales; en refinar aceites, etc. Estas operaciones no siempre tienen por objeto mejorar la mercancía. El fin que se propone el comerciante con ellas,—por lo menos el fin aparente y confesable,—es disminuir los derechos á la importación, desembarazando los artículos de todos los residuos inútiles ó perjudiciales y materias extrañas, como piedra, tierra, etc. Pero no todos los artículos depositados entran en el país; una sexta parte, más ó menos, son reexportados después de sufrir alteraciones más ó menos benéficas.

Hay gran número de mercancías cuya entrada al depósito franco está prohibida: en primer lugar, aquellas cuyo monopolio está reservado al Estado, y además, las substancias explosivas ó inflamables, las armas prohibidas por la ley de seguridad pública, los naipes, las substancias insalubres ó que despiden un olor desagradable, los objetos usados, los que pueden fácilmente llevarse en los bolsillos (tascabili) y otras muchas.

La creación de otro depósito especial para algunas de las mercancías excluídas del depósito principal, ha permitido extender un poco más la franquicia, pero dejando inalteradas las dos restricciones principales que distinguen netamente el depósito franco del distrito franco y, sobre todo, del puerto franco: 1.º toda operación industrial está excluída rigurosamente; 2.º la aduana interviene para vigilar el desembarque de las mercancías y su traslado al depósito.

El *distrito franco*, tal como está organizado en Alemania, comprende dos grados: el distrito franco propiamente dicho (Freibezirk) y el distrito de exterritorialidad aduanera (Zollausschlussgebiet). El distrito franco, propiamente dicho, constituye un grado inferior de franquicia que comporta la obligación de conformarse á cierto control aduanero sobre el movimiento de las mercancías; control que no existe en el Zollausschlussgebiet. Pero el rasgo común á las dos variedades del distrito franco y que lo distingue del puerto franco, es la prohibición de instalar en él establecimientos industriales.

El distrito franco constituye lo que en Francia se llama *zona franca*. Esta última designación debería, sin embargo, para mayor claridad, reservarse al régimen aduanero especial en que se han colocado ciertas extensiones de territorios limítrofes con otros Estados, no comprendidos dentro de la línea de aduanas. De este régimen completamente excepcional,—y sin ningún interés desde nuestro punto de vista,—hay dos ejemplos en Francia: las zonas francas de Gex y de Alta Saboya. La primera es zona franca en virtud de tratados internacionales. El Congreso de Viena de 1815, al rectificar las fronteras de Francia, mantuvo á favor del país

de Gex las franquicias aduaneras que le habían sido concedidas bajo el antiguo régimen. El artículo primero, § 3 del tratado de 20 de noviembre de 1815 establece, en efecto, que «la línea de las aduanas se colocará al Oeste del Jura, de manera que todo el país de Gex se encuentre fuera de esa línea». En cuanto á la zona franca de la Alta Saboya, fué establecida por un decreto del 12 de julio de 1860. A diferencia de la primera, constituye una simple liberalidad del Gobierno francés, revocable á su voluntad.

Una de las mejores definiciones de *puerto franco* es la siguiente (Cámara de Comercio de Marsella, año XIII):

«Un puerto franco es un puerto establecido fuera de la línea de las aduanas, abierto á todos los buques mercantes sin distinción, cualquiera que sea su pabellón y la naturaleza de su cargamento; es un punto común á donde convergen por una especie de ficción los territorios de todas las naciones. Recibe y vierte de una á otra todas las producciones respectivas sin trabas ni derechos».

Esta hermosa definición permite ya entrever las ventajas que el establecimiento de un puerto franco ofrece al comercio de exportación. Conviene, sin embargo, aclararla. En un puerto franco no se puede habitar ni consumir, pero se puede con toda libertad, sin el control incómodo de la aduana, sin ninguna vigilancia molesta, recibir en él toda suerte de mercancías provenientes del extranjero, ponerlas en obra en los locales afectados al puerto franco y repartirlas después de transformadas. Todas las mercancías que salen del puerto franco para ser entregadas al consumo interno pagan los derechos de la tarifa general, á causa de la imposibilidad en que se encontraría el servicio de aduanas para distinguir el origen ó proveniencia de las mercancías extraídas del puerto franco.

La idea de exterritorializar la zona en que las mercancías extranjeras son puestas en obra con el objeto de reexportarlas después de transformadas, es muy antigua. Colbert la había realizado al acordar por su famoso edicto de 26 de marzo de 1669,—que es todo un pequeño tratado de Economía Política,—la franquicia

aduanera completa á Marsella. Antes que él, el duque de Saboya había proclamado francas las ciudades de Niza y Villefranche. Posteriormente, Dunkerque, Lorient y Bayonne gozaron del mismo privilegio.

Pero, en tanto que los puertos francos modernos se consideran separados de la ciudad marítima adyacente, la franquicia concedida á los antiguos puertos se extendía á toda la ciudad. «*La ciudad franca*, dice M. Charles-Roux, se consideraba como extranjera al territorio nacional. En comunicación directa con el extranjero, por su puerto, las barreras de la aduana nacional no existían en ella sino para los productos que expedía sobre los diversos puntos de su propio país; podía, pues, la ciudad franca recibir todos los productos extranjeros, ya fuera para consumirlos ó para reexpedirlos, transformados ó no, sin pagar ningún derecho de aduana».

La franquicia entendida así, constituía una desigualdad de los derechos del ciudadano respecto al impuesto, desde que el derecho de aduana no es más que un impuesto indirecto. Lo odioso de este principio bastaba para justificar el abandono de esta institución; pero las ciudades francas tenían otros inconvenientes. En primer lugar, el contrabando se facilitaba en razón de la impracticabilidad de custodiar eficazmente todas las salidas de una gran ciudad. Además la franquicia, junto con las ventajas innegables que reportaba á la ciudad que gozaba de ella, traía aparejados sus inconvenientes como toda mercancía que salía de la ciudad para entrar en el interior del país estaba sometida á la inspección aduanera, las mercancías nacionales de naturaleza idéntica á la de otras mercancías extranjeras sujetas al pago de derechos, tenían que probar su nacionalidad ó sufrir la imposición de los mismos derechos. Por igual razón, ciertas industrias no podían desarrollarse en la ciudad franca.

La institución de la franquicia aplicada á toda una ciudad ha sido por esa causa abolida en todas partes, juzgándosela incompatible con la noción moderna del Estado.

La cuestión tan compleja de los puertos francos, resuelta afirmativamente y con éxito evidente en algunos países (Dinamarca

y Alemania), es materia de discusiones apasionadas en otros, especialmente en Francia, desde hace algunos años. El problema ha sido examinado por todas sus faces con los más diversos criterios. Se han puesto en claro muchos puntos dudosos y se han corregido, sobre todo, muchas exageraciones nacidas de una observación demasiado superficial é incompleta de los hechos. La prosperidad, muy real, de los puertos francos existentes, se atribuía precipitadamente á una sola de las causas verdaderas, —la menos importante,—dejando de lado los otros factores incomparablemente más eficientes.

Completaremos este capítulo con un resumen de los principales argumentos en pro y en contra de los puertos francos, basado en un estudio, que hemos tratado de hacer lo más completo posible, de los informes parlamentarios, tesis, folletos de polémica y obras especiales en que abunda la literatura de estos últimos años, particularmente en Francia donde la cuestión está, puede decirse, de moda.

La experiencia no puede ser concluyente á favor ó en contra de los puertos francos, por varias razones. Los puertos francos del antiguo régimen ya no serían aplicables y nadie desea verlos resurgir; cualesquiera que hayan sido sus beneficios, sus inconvenientes eran ó serían actualmente mayores, y de un orden tal que la organización política de las naciones modernas no los aceptaría. La experiencia contemporánea es en parte insuficiente,—pues los tres grandes puertos francos de la época no tienen más de un cuarto de siglo de existencia—y en parte contradictoria, porque á los progresos innegables de esos puertos es fácil oponer el ejemplo de otros puertos francos que han fracasado, al lado de puertos que han progresado en el mismo período más rápidamente aun que los tres mencionados á pesar de su organización proteccionista.

La cuestión, por de pronto, es doble: 1.º ¿La franquicia es útil á los puertos que gozan de ella? 2.º ¿Es perjudicial á los países á que pertenecen estos puertos?

Los proteccionistas niegan con razón que Hamburgo, Bremen

y Copenhague deban á la franquicia exclusivamente sus considerables progresos; pero debieran reconocer, para ser justos, que una parte no despreciable de la prosperidad de aquellos puertos, se debe á su régimen aduanero privilegiado. El empeño con que defendieron Hamburgo y Bremen sus franquicias, el apego de los comerciantes genoveses á las libertades, bien reducidas por cierto, de que disfruta su depósito franco, no tendrían explicación razonable si admitiéramos la inutilidad general y absoluta de la franquicia.

Pero la franquicia será siempre más ó menos eficaz, según los puertos á que se aplique y la extensión que se le dé. Su utilidad sólo se manifiesta en aquellos puertos que ya por otras razones estaban predestinados á un gran tráfico. Sería una ilusión peligrosa considerar el régimen extraaduanero de los puertos como una panacea capaz de remediar las más desfavorables circunstancias de situación, organización, etc. Fiume, Trieste, Dantzig y Pasajes (en España), son ejemplos conocidos del fracaso más ó menos completo del sistema.

La primera condición para poder contar con el éxito al implantar este régimen en un país, es, pues, la de no prodigar los puertos francos inconsideradamente, haciendo imposible el desarrollo simultáneo de todos ellos y dispersando capitales en instalaciones necesariamente mediocres en vez de concentrarlos en sólo un gran puerto.

En Francia, por ejemplo, las cámaras de comercio, consultadas no hace mucho sobre la oportunidad de crear puertos francos, han revelado en sus respuestas un espíritu local muy condenable. Muchas de ellas se han preocupado, más que de discutir la utilidad de los puertos francos, de demostrar que la ciudad cuyos intereses comerciales representaban, tenía especialísimas condiciones para instalar en ella un puerto franco. Otras, menos ilusionadas, pero no menos egoístas, han llegado á poner como condición de su asentimiento, la de establecer en la ley el principio de que en todas las ciudades marítimas se crearían puertos francos.

Las ventajas del puerto franco para el país de que forma parte han sido más frecuentemente aún puestas en duda. Es en este sentido que dirigen sus preferentes ataques los adversarios de la franquicia.

¿Por qué, preguntan, si los puertos francos son tan útiles para el comercio en general, han sido sin embargo en todo tiempo tan escasos? ¿Por qué Inglaterra, Bélgica, Holanda,—países eminentemente comerciales,—no los han ensayado jamás? La respuesta es sencilla para los partidarios moderados del sistema: la utilidad de los puertos francos depende completamente del régimen económico del país. El régimen aduanero de Inglaterra es tan liberal, que todos sus puertos pueden considerarse casi como puertos francos; el de Bélgica y Holanda, menos liberal sin duda que el de Inglaterra, está lejos de ser tan proteccionista como el de Francia. En aquellos países, las ventajas de la franquicia no compensarían los inconvenientes,—fuera de que las condiciones naturales de Amberes y Rotterdam les permiten luchar ventajosamente sin otras armas con los puertos rivales. Sin embargo, las tendencias proteccionistas de Bélgica, inquietan ya desde hace tiempo al comercio de Amberes, y la cuestión de convertir á este puerto en puerto franco ha empezado á discutirse.

La principal objeción desde el punto de vista nacional, es la que oponen los adversarios de los puertos francos cuando sostienen que éstos no podrían funcionar sin gran perjuicio para los intereses aduaneros y las industrias nacionales.

Que las antiguas ciudades francas eran verdaderos focos de contrabando, parece incontestable. De ese hecho deducen muchos espíritus timoratos que el mal se reproduciría con la instalación de los puertos francos, y hasta se agravaría en proporción del aumento enorme que han experimentado los derechos de aduana. Esta afirmación se basa en un doble error: en primer lugar, las prohibiciones absolutas de otros tiempos eran un incentivo para el contrabando, muy superior á los derechos de aduana actuales por altos que éstos sean; en segundo lugar, los puertos francos modernos presentan obstáculos para el contrabando que en la antigua ciudad franca no existían ni podían existir. La vigilancia aduanera alrededor de un recinto relativamente pequeño, inhabitado de noche, rodeado de cercos y caminos de ronda, es no solamente posible, sino fácil: el ejemplo de Hamburgo, Copenhague, etc., lo demuestra concluyentemente. En cuanto á la disminución de rentas aduaneras, la única pérdida para el tesoro nacional, admitida la

prohibición de todo consumo en el puerto franco, sería la de los derechos de aduana correspondientes á las materias primas puestas en obra en el puerto franco. Para que esta pérdida fuera efectiva, habría que suponer una emigración de las industrias nacionales hacia las zonas exterritorializadas ó un decaimiento de la actividad de estas industrias. En seguida veremos que esta eventualidad es completamente imaginaria.

Otra objeción mucho más seria es la que aducen los defensores de la industria nacional. Las industrias del interior, dicen, no podrían luchar para la exportación, contra la concurrencia de las que se instalaran en los puertos francos. No pudiendo fabricar á precios tan bajos para la exportación, se verán reducidas al mercado nacional.

Es digno de notarse, que los mismos partidarios exagerados de los puertos francos, dieron lugar á que se hiciera esta objeción, presentándonos un cuadro fantástico de la transformación total de las industrias, operada por los puertos francos. Basta reducir á sus términos verdaderos la influencia de tales puertos sobre la industria, para destruir á la vez los ilusionismos de los entusiastas y las objeciones de los escépticos. Lo que hay que temer, no es la emigración de la industria nacional hacia las zonas exterritorializadas, sino, al contrario, ver á estas zonas aprovechadas exclusivamente como entrepôts, é industrialmente inactivas. En efecto, en cambio del beneficio de no pagar derechos de aduana á la introducción de las materias primas, la industria encuentra allí serias desventajas. El espacio es necesariamente reducido y caros en proporción los precios de arrendamiento. Los jornales de los obreros resultan mayores á causa de la sujeción, para éstos, de no habitar ni consumir dentro del puerto franco. Y en fin, la introducción al país de los productos fabricados resulta difícil, porque los reglamentos aduaneros, no pudiendo distinguir la proveniencia de las materias primas, grava al producto de acuerdo con la tarifa máxima. Para aquellas industrias cuyas materias primas gozan de la admisión temporaria, la influencia del puerto franco será generalmente nula, así como para las que sólo pagan á la aduana derechos poco elevados. Las únicas industrias que se implantarían con ventaja en el puer-

to franco, son aquellas cuyos productos encuentran poca salida en los mercados del interior y tienen la venta asegurada en el exterior, y aquellas que la aduana recarga con derechos de importación considerables para las materias primas. Se comprende que el número de estas industrias sea siempre muy pequeño. El ejemplo del más industrial de los puertos francos (el de Hamburgo) está ahí para demostrarlo: si se exceptúan ciertas industrias que sólo pueden instalarse en la proximidad de un gran puerto, como la de construcciones navales, por ejemplo, las cuales se han concentrado en Hamburgo,—no porque Hamburgo sea puerto franco, sino simplemente porque es el puerto principal de Alemania,—vemos que el desarrollo industrial es allí de muy limitada importancia con relación al de la ciudad entera de Hamburgo y, sobre todo, con relación al del Imperio Alemán en su totalidad.

Pasaremos por alto otras objeciones fáciles de rebatir, como la de pretender que las falsificaciones, aposiciones de marcas ajenas y otros procedimientos ilegítimos encuentran campo especialmente favorable en los puertos francos, como si en éstos la franquicia aduanera implicase la ausencia de todo control policial y la exención de todo acatamiento á las leyes penales, y cerraremos este rápido análisis repitiendo el juicio sobrio y moderado á que conduce la experiencia imparcial y que forma la conclusión obligada de todos los últimos estudios serios sobre la cuestión: los puertos francos no son el remedio seguro, ni siquiera el remedio más eficaz, contra el estancamiento comercial de un país. Los que preconizan el mejoramiento de las vías de comunicación, la rebaja de las tarifas de transporte, el perfeccionamiento de las instalaciones y utilaje de los puertos, como medios más conducentes y directos, no están descaminados. Pero estos progresos no se excluyen. La institución de los puertos francos, aún despojada de los mirajes de la imaginación demasiado optimista, es una institución fecunda que merece y debe ensayarse.

He aquí, para terminar, el proyecto de ley presentado por el Gobierno francés al Parlamento el 4 de abril de 1903. Este proyecto sufrió en la Comisión parlamentaria algunas modificaciones. Éstas van reproducidas en *bastardilla* al fin de cada artículo ó párrafo modificado:

ARTÍCULO PRIMERO. En las ciudades provistas de un puerto marítimo, podrá decidirse, por decreto acordado en Consejo de Estado, después de las informaciones del caso, que las mercancías se admitan en franquicia de todo derecho de aduana é impuestos interiores de consumo, en una porción del puerto y de los territorios adyacentes.

El decreto precitado no podrá acordarse sino á pedido de la Cámara de Comercio y después de un dictamen favorable del Consejo Municipal.

ART. 2.º Las porciones del dominio público comprendidas en la zona franca, quedan sometidas, cada una en lo que le concierne, al régimen que les es propio.

Los terrenos del dominio público marítimo que se reconozcan necesarios para el funcionamiento de la zona franca, con el fin de establecer en ellos almacenes, entrepôts ó talleres de construcciones navales, podrán ser concedidos por decreto acordado en Consejo de Estado.

Además podrá declararse de utilidad pública, por decreto, la adquisición por la Cámara de Comercio, fuera del dominio público, de los terrenos útiles á la buena explotación de la zona franca. Se procederá á la explotación de esos terrenos en la forma prescripta por la ley de expropiación. (1)

ART. 3.º Los propietarios de terrenos comprendidos en el perímetro de la zona franca podrán, dentro del plazo de un mes á partir de la intimación que se les hará por la Cámara de Comercio, declarar en la prefectura, que se proponen abandonar, mediante indemnización, dichos terrenos.

La indemnización, á cargo de la Cámara de Comercio, se fijará de acuerdo con la ley citada.

En el caso de que algunos bienes pertenecientes á incapaces, á los departamentos, comunas ó establecimientos, ó al Estado resultaran comprendidos en el perímetro, su abandono tendrá lugar de acuerdo con las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del artículo 6.º de la ley de 22 de diciembre de 1888.

ART. 4.º La Cámara de Comercio debe establecer, sobre los terrenos que le pertenecen y sobre los terrenos concedidos por el Estado, los almacenes, galpones y vías férreas necesarias para la manipulación, transporte y almacenamiento de las mercancías. Ella provee á todos los gastos exigidos por esta organización; toma igualmente á su cargo el suplemento de gastos á que dé lugar la vigilancia del perímetro de la zona franca por la Administración de Aduanas.

Para indemnizarse de los desembolsos que se dejan á su cargo, podrá autorizarse á la Cámara de Comercio, si es del caso, á percibir en

(1) Del 3 de mayo de 1841.

beneficio suyo peajes que se establezcan en las condiciones fijadas por las leyes de 9 de abril de 1898 y 7 de abril de 1902, así como derechos de almacenaje, manipulación y transporte, de acuerdo con tarifas establecidas, después de informe del Ministro de Obras Públicas, por el Ministro de Comercio.

[De acuerdo con tarifas establecidas, después de informe del Consejo Municipal y del Ministro de Obras Públicas, por el Ministro de Comercio.]

En caso de suprimirse la zona franca, los terrenos, edificios y material de explotación pertenecientes á la Cámara de Comercio y no utilizados para la gestión de sus servicios, serán vendidos por ella, con la obligación de entregar el producido de las ventas al Estado, quien deberá emplearlo en mejorar ó completar las obras del puerto.

[En caso de supresión de la zona franca, los terrenos, edificios y material de explotación, pertenecientes á la Cámara de Comercio y que no pudieran ser utilizados para la gestión de sus servicios, serán vendidos por ella, y el producido de esta venta se aplicará á extinguir las deudas y empréstitos contratados por la Cámara de Comercio en vista del establecimiento de la zona franca.

El excedente, si lo hubiera, se entregará al Estado, que deberá emplearlo en ejecutar ó completar las obras del puerto, después de oída la Cámara de Comercio.]

Art. 5.º La Cámara de Comercio tiene facultad para conceder temporariamente el uso de sus terrenos á particulares ó á sociedades que quisieran encargarse de la construcción y conservación de los edificios y del utilaje, previstos en el párrafo primero del artículo 4.º. La concesión es obligatoria cuando se trate del establecimiento de industrias cuyo ejercicio está autorizado en la zona franca.

Estas concesiones serán aprobadas por el Ministerio de Comercio, después de oído el dictamen del Ministerio de Obras Públicas; no pueden otorgarse sino á franceses, á sociedades que tengan en su Consejo de administración y de vigilancia una mayoría de ciudadanos franceses, ó á extranjeros admitidos á fijar su residencia en Francia.

Art. 6.º Se autorizan en las zonas francas todas las operaciones de manipulación, clasificación, mezcla y limpia.

Se autorizan igualmente los astilleros de construcción de navíos y todas las industrias anexas. Los navíos construídos en estos astilleros no tendrán derecho á la prima de construcción prevista por la legislación vigente, pero estarán exonerados del derecho de aduana y podrán reclamar la prima á la navegación en las condiciones previstas por la ley de 7 de abril de 1902.

[Se autorizan igualmente las operaciones industriales, á las cuales se acuerda el beneficio de la admisión temporaria por la legislación vigente, la fabricación de fósforos y la manipulación de tabacos extranjeros.

Pueden igualmente ser autorizadas por decreto, después de oído el Comité consultivo de artes y manufacturas, las industrias nuevas ó desaparecidas, una vez comprobado que sea que, á la fecha del pedido de los interesados, no existía en el territorio aduanero una industria idéntica ó similar.]

Cualesquiera otras operaciones cuyo objeto sea fabricar ó transformar productos ó mercancías, quedan prohibidas en las zonas francas, con excepción sin embargo de las que serán mencionadas en el decreto de creación de la zona franca, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 10.

ART. 7.º Se prohibe la entrada á las zonas francas de las mercancías provenientes de países contaminados, en las condiciones previstas por las leyes y reglamentos sobre policía sanitaria, los productos contemplados en el artículo 15 de la ley de 11 de enero de 1892, las pólvoras, armas y municiones, la sacarina y sus sucedáneos y las falsificaciones de librería.

ART. 8.º Se prohibe habitar, consumir y vender al menudeo en las zonas francas, salvo las excepciones contempladas en el párrafo 3 del artículo 10.

Queda igualmente prohibido ceder ó alquilar en dichas zonas ningún terreno ó edificio á personas ó sociedades que no se hallen en las condiciones previstas en el párrafo 2 del artículo 5.º.

ART. 9.º Estarán sometidas á la tarifa general de aduanas vigente y á las sobretasas especificadas en la ley del 11 de enero de 1892, todas las mercancías que pasen de la zona franca al territorio aduanero. Sin embargo, si se justifica ante la Administración de Aduanas: 1.º que estas mercancías provienen directamente del país de origen, ellas serán eximidas de las sobretasas precitadas; ó 2.º que estas mercancías provienen del territorio aduanero, ellas no serán sometidas á ningún derecho.

[*Las mercancías que pasen de la zona franca al territorio aduanero serán sometidas á las tarifas y sobretasas que se les aplicaría si provinieran directamente de su país de origen, siempre que este origen pueda justificarse en las condiciones prescriptas por la Administración de Aduanas.*

En el caso de no poderse establecer este origen, las mercancías serán sometidas á la tarifa general de aduanas vigente y á las sobretasas especificadas en la ley de 11 de enero de 1892.]

ART. 10. El decreto de creación de la zona franca determinará:

1.º Los límites de la zona, su sistema de cercado y los medios de vigilancia;

2.º Las operaciones industriales autorizadas; no pudiendo esas operaciones referirse sino á las industrias que gozan del beneficio de la admisión temporaria por la legislación vigente;

3.º Las justificaciones necesarias para que las mercancías sean exoneradas de la tarifa general de aduanas y sobretasas, de acuerdo con el artículo 9.º;

4.º Las excepciones que puedan aplicarse á las disposiciones del artículo 8.º en favor de los agentes encargados de la vigilancia ó del personal que trabaja dentro del recinto de la zona franca. No podrán entregarse al consumo sino aquellos objetos ó mercancías que hayan pagado los impuestos fiscales;

5.º En fin, contendrá la aprobación del pliego de condiciones que comprenda todas las demás medidas necesarias para asegurar la explotación de la zona franca.

[*2.º Las justificaciones sumarias para que las mercancías sean exoneradas de la tarifa general de aduanas y sobretasas de acuerdo con el artículo 9.º:*

3.º Las excepciones que puedan aplicarse á las disposiciones del artículo 8.º en favor de los agentes encargados de la vigilancia ó del personal que trabaja dentro del recinto de la zona franca. No podrán entregarse al consumo sino aquellos objetos ó mercancías que hayan pagado los impuestos fiscales:

4.º Las marcas, designaciones ó signos destinados á distinguir los productos procedentes de la zona franca, de las mercancías similares de origen exclusivamente francés:

5.º Finalmente, contendrá la aprobación del pliego de condiciones que comprende todas las demás medidas necesarias para asegurar la explotación de la zona franca].

ART. 11. Toda persona que hubiera faltado ó intentado faltar á las disposiciones de los artículos 6.º, 7.º y 8.º de la presente ley, será castigada con una multa de 300 á 5,000 francos; en caso de reincidencia, la multa podrá elevarse al doble. Los productos y mercancías serán confiscados

Las contravenciones se comprobarán como en materia de aduana, siguiéndose la causa contra ellas ante los tribunales correccionales, sea á requerimiento del procurador de la República ó de la Administración de Aduanas.

ART. 12. Son aplicables en las zonas francas las leyes del 28 de julio de 1824 sobre las alteraciones ó suposiciones de nombres en materia comercial, del 23 de junio de 1857 sobre las marcas de fábrica y de comercio, de 26 de noviembre de 1873 sobre los timbres ó signos fijados sobre esas marcas, los tratados y convenios internacionales para la protección de la propiedad industrial y, en fin, todos los artículos de leyes ó reglamentos en vigencia en los puertos marítimos, en cuanto no se opongan á las disposiciones de la presente ley.

Además, se prohiben en las zonas francas:

1.° Toda fijación sobre productos originarios del extranjero, sea en totalidad, sea en parte, naturales ó fabricados, sobre sus envolturas, etiquetas, marcas, etc., sobre los impresos ó escritos referentes á ellas, de un signo ó de una indicación cualquiera que pudiera hacer creer que dichos productos provienen íntegramente del territorio francés ó del territorio de una colonia ó posesión francesa;

2.° Todo uso de signos, indicaciones ó designaciones precitadas, y todo acto de venta ó de puesta en venta de productos antes mencionados que llevaren esos signos, designaciones ó indicaciones.

El embargo de los objetos ilícitos se hará de acuerdo con las disposiciones del artículo 19 de la ley de 23 de junio de 1857.

Toda infracción á estas disposiciones se castigará con una multa de 50 á 2,000 francos y prisión de un mes á un año, ó con una de estas penas solamente.

ART. 13. El artículo 463 del Código Penal es aplicable á las infracciones previstas por la presente ley.

CAPÍTULO II

PUERTO FRANCO DE COPENHAGUE

I

Descripción, Historia, Estadística

La situación económica de Dinamarca hace unos veinte años era de las más alarmantes. El rápido aumento de la fortuna pública, señalado á partir del año 1840, no sólo se había detenido, sino que se había trocado en sensible retroceso. El déficit constante de la producción con respecto al consumo, sólo podía disimularse mediante empréstitos cuantiosos que aumentaron la deuda pública en proporciones extraordinarias, haciendo bajar su cotización. Se imponía, pues, la necesidad de hallar el medio de equilibrar las finanzas, mejorando el estado económico del país.

La industria agraria es en Dinamarca la gran fuente de producción, y á su desarrollo se debió principalmente el progreso que tuvo lugar antes. Pero este desarrollo no podía continuarse indefinidamente; en primer lugar, porque la naturaleza misma de esta industria le ponía límites insalvables, y en segundo lugar, porque en un país de población relativamente densa, no podría tal industria luchar con la concurrencia de los países nuevos, poco poblados y fértiles de América y Australia. Se reconoció, pues, que no era posible continuar edificando el progreso económico sobre la base de la industria agraria. Por otra parte, la creación de nuevas industrias y el desarrollo de las existentes, con objeto de aumen-

tar la exportación, tropezaba con la enérgica concurrencia de los países vecinos y con la organización anticuada y rutinaria de aduanas y puertos, que ponía obstáculos artificiales á esas industrias y hacía imposible toda competencia con el extranjero para la exportación.

La fuerte concurrencia trae consigo que las ganancias sólo se puedan obtener en proporción muy pequeña. Todo lo que contribuye á aumentar algo esas ganancias tiene, por consiguiente, una importancia capital.

Ahora bien: la manera más segura de aumentar esas ganancias, es disminuir los gastos de explotación.

En el gran comercio internacional, la ganancia es frecuentemente tan ínfima que sólo puede esperar alguna quien ha reducido sus gastos de explotación á su expresión mínima. Todo gasto, hasta el más insignificante, con que el intercambio haya sido gravado innecesariamente, puede bastar para que la ganancia calculada se convierta en pérdida; mientras que por el contrario, todo gasto que pueda ser suprimido mientras los concurrentes estén obligados á mantenerlo, significará una ventaja importante sobre éstos.

Existen, ligados con el intercambio de mercancías, varios gastos que pueden ser limitados ó aumentados en alto grado con una organización ó con instalaciones adecuadas ó inadecuadas. Pero nada, quizá, contribuye tanto á su aumento como la revisión y control de aduana, que pueden ocasionar increibles trabas, pérdidas de tiempo y trabajos superfluos. Mientras el Estado necesite de la renta de aduana, es y será, el impuesto aduanero sobre las mercancías introducidas, un mal necesario, y los trabajos y pérdidas de tiempo que llevan consigo la revisión y el control, inevitables; pero las mercancías que sólo se introducen para ser otra vez exportadas al extranjero, no deberían razonablemente pagar nada á la aduana. En lo concerniente á ellas, es por consiguiente la revisión y control aduaneros una traba inútil, y el gasto que implican, un gasto que dificulta sin compensación la competencia con el extranjero. Suprimir esas trabas y esos gastos es el objeto de los *puertos francos*.

La opinión pública de Dinamarca, y especialmente de Copenha-

gue, se dió cuenta de la necesidad de construir un puerto franco para detener la decadencia del comercio, para contrarrestar la influencia que se temía entonces del proyectado canal de Kiel, para utilizar la situación de Copenhague á la entrada del Báltico,—situación que hace de la Capital de Dinamarca el emporio natural de los litorales de este mar,—y, en fin, para aprovechar la ocasión de tener que agrandar el puerto viejo, reconocidamente insuficiente en área, en longitud de quais, en comodidad de almacenes y sobre todo en profundidad.

Se decidió, en vista de todo esto, construir el nuevo puerto al Norte del antiguo, profundizar sus dársenas hasta treinta pies ingleses, proveerlo de numerosos almacenes y galpones, establecer embarcaderos modernos, colocar vías férreas para unir los quais con todos los almacenes, crear, en una palabra, un puerto perfectamente instalado y adaptado especialmente á sus funciones de puerto franco.

El proyecto de ley del puerto franco fué aprobado casi unánimemente por el Parlamento en 1891. El puerto estaría bajo el control del Ministerio del Interior. La Dirección del Puerto existente ya, y del cual había de formar parte el nuevo puerto franco, planearía los detalles del trabajo, incluso la adquisición de terrenos necesarios, la excavación de las dársenas, la construcción de almacenes y galpones, la instalación de grúas y de transmisión de luz y fuerza, etc., etc.

La ley preveía la formación de una compañía que haría frente á todos los gastos, denominándola ya «Compañía Anónima del Puerto Franco de Copenhague». La Compañía se organizó, en efecto, con un capital de 4:000,000 de kroner (alrededor de 1:000,000 de pesos). La Dirección del Puerto entregó á esta Compañía el nuevo puerto franco, y ésta lo administra de acuerdo con las estipulaciones del contrato de concesión, por un período de ochenta años; con la salvedad de que el Estado podrá, si lo juzga conveniente, reducir, bajo ciertas condiciones, este plazo y tomar la administración á su cargo, después de transcurridos veinticinco años.

El costo del puerto resultó de 6:000,000 de pesos. La obra se empezó en el verano de 1891 y quedó terminada tres años y medio después.

Los planos que acompañan esta memoria darán una idea general de la disposición interior del puerto y de su situación y conexiones con el extranjero.

El área de terreno ganada al mar para formar el nuevo puerto, es de 60 hectáreas. En algunos parajes la profundidad del agua era, en esa área, casi nula, pero en otros llegó á 7.5 metros.

El puerto consiste en cuatro grandes dársenas:

1.° *La dársena Norte* con una profundidad de 7.5 metros, y 785 metros de quais.

2.° *La dársena intermedia* con 7.5 metros de profundidad y 628 metros de quais.

3.° *La dársena Oeste* con una profundidad de 8 metros, y 1,070 metros de quais.

4.° *La dársena Este* con una profundidad de 9.4 metros, y 1,350 metros de quais.

La entrada al puerto está protegida por un rompeolas y tiene luces poderosas para guía de los buques que entran de noche.

El rompeolas es una obra notable de ingeniería. Su fundación consiste en bloques de hormigón de 35 toneladas, unidos entre sí por bloques más pequeños; la parte superior al nivel del agua es de granito labrado.

Se entra al territorio del puerto franco viniendo de la *Langelinie* (gran paseo público de Copenhague), por el viaducto suspendido que pasa sobre la estación del ferrocarril *Österbro*. Allí se encuentra la oficina de guardia de la aduana, cuyos empleados examinan las personas y vehículos que salen del puerto franco. La aduana misma está situada en las inmediaciones, en un hermoso edificio, y por ella deben pasar todas las mercaderías que salen del puerto franco para entrar en el territorio aduanero de Dinamarca. La estación central de electricidad que se halla frente á la aduana, pero dentro ya del territorio del puerto franco, provee de luz y fuerza á todas las reparticiones del puerto. Cerca de la estación central de electricidad, frente á la dársena Oeste, se halla el edificio principal de la administración de la Compañía, que contiene también oficinas postales, telegráficas, de ferrocarriles, escritorio de corredores marítimos, etc.

En el muelle que separa las dársenas Este y Oeste se encuen-

tra, además de un vasto galpón (de 2,930 metros cuadrados), el granero ó *silo* que es el más notable edificio del puerto. Este edificio consta de seis pisos; los cereales se elevan á los diferentes pisos por medio de maquinarias. La máquina eléctrica que pone en movimiento los elevadores y las bandas distribuidoras, se halla en el sótano y primer piso, y es de una capacidad de 200 caballos. Las bandas (de tejido de algodón) corren debajo de los quais al lado de los buques, y cierto número de elevadores que unen los diversos embudos de distribución situados en cada piso, llevan los cereales al punto deseado.

Buques del mayor calado, pueden entrar en todo tiempo en el puerto franco, pues su profundidad es de 24.30 pies y la variación del nivel debido á las mareas, insignificante.

Como no es tanta la profundidad de agua en los otros puertos del Báltico, los buques trasatlánticos de calado más considerable no pueden entrar en ellos, lo que hace que el puerto franco de Copenhague sea el puerto central de los países situados en los bordes de este mar. La marina mercante danesa está en comunicación con todos los principales puertos de Suecia, Finlandia, Rusia y Báltico alemán, así como en general, con todos los grandes puertos del mundo. Copenhague puede considerarse como el eslabón que une los puertos del Báltico con el resto del mundo comercial.

La organización económica del puerto franco es tal, además, que las cargas impuestas á los buques que lo visitan son muy moderadas. Los derechos para los buques que salen del puerto, fueron abolidos en 1887, y los derechos de entrada al puerto franco, en 1894 (al abrirse el puerto franco al tráfico). Quedan solamente los derechos de quais, equivalentes á $ 0.045 por tonelada de registro, para cuyo cómputo el tonelaje de peso muerto se convierte en toneladas de registro. Hay que observar todavía que estos derechos se cobran *una sola vez*, es decir, que un buque puede descargar ó cargar su cargamento *completo* pagando por una sola de estas operaciones; si el buque descarga y carga sólo *una parte* de su cargamento completo, los derechos que paga en tal caso, corresponden al total de las mercaderías descargadas y cargadas, pero estos derechos no pueden exceder al importe de las que corresponden al tonelaje de registro del buque.

La comodidad para efectuar empréstitos sobre warrants y certificados emitidos por la Compañía, constituye otra ventaja considerable.

En resumen: se ha hecho lo posible para aprovechar la situación y todas las ventajas que ofrecía Copenhague para establecer un puerto franco á la altura de las necesidades de orden técnico y económico de la actualidad.

De los puertos del Báltico, el de Copenhague es el menos molestado por el hielo. La tabla siguiente muestra el número de días por año, durante diez años, en que el hielo ha dificultado ó impedido el tráfico:

AÑOS	HIELO EN EL MAR Número de días	TRÁFICO INTERRUMPIDO Número de días
1886-87	35	—
1887-88	101	—
1888-89	58	9
1889-90	9	—
1890-91	44	—
1891-92	28	—
1892-93	74	42
1893-94	10	—
1894-95	56	23
1895-96	—	—

Estos datos resultan muy favorables, en comparación con los que corresponden á los puertos rusos y alemanes del Báltico.

Con relación al gran número de buques que navegan por las costas danesas, los encallamientos son poco frecuentes, como se ve por la siguiente tabla:

AÑOS	Número de buques encallados	Buques perdidos	Buques salvados
1885-86 . . .	93	41	52
1886-87 . . .	90	32	58
1887-88 . . .	86	48	38
1888-89 . . .	105	47	58
1889-90 . . .	65	26	39
1890-91 . . .	114	56	58
1891-92 . . .	90	31	59
1892-93 . . .	71	24	47
1893-94 . . .	77	31	46
1894-95 . . .	59	19	40
Promedio anual .	85	35.5	49.5

La poca frecuencia de estos accidentes se debe en gran parte al buen sistema de faros que protegen á los buques sobre las costas danesas.

En el año 1904 había los siguientes establecimientos industriales y comerciales en el puerto franco.

	Número de establecimientos.
Depósitos de máquinas agrícolas é industriales	5
» » metales	1
» » tejidos	3
» » porcelana	2
» » ferretería	6
» » grasas.	1
» » aceite.	5
» » carbón	1
» » conservas	1
» » te	1

	Número de establecimientos.
Depósitos de calzado	1
» » alcohol	1
» » corcho	1
» » cueros	1
» » pescado salado	1
» » tabaco	1
» » papel	2
» » instrumentos de música	1
» » artículos de China	1
» » aparatos sanitarios	1
» » pieles	2
» » bicicletas	6
Fábricas de colores	1
» » chocolates	1
» » cacao	1
» » picos Auer para gas	1
» » licores	1
Establecimientos para triaje, limpieza, etc., de café	3
Negociantes de vino	6
Comercio de artículos de vidrio	2
Toneleros	2
Taller de construcción mecánica	1
Despacho de provisiones marítimas	1
Aserradero de mármol	1
Depósitos y comercios de maderas	4
Compañía de importación y exportación del Asia Oriental	1
Almacén de metales usados, trapos, etc.	1

He aquí, finalmente, un resumen general de la estadística comercial del puerto:

MOVIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN EN EL PUERTO FRANCO DE COPENHAGUE, DURANTE SIETE AÑOS

AÑOS	Número de buques entrados	Tonelaje: en toneladas de registro
1895	2,329	260,096
1896	2,555	322,599
1897	3,351	502,889
1898 . . .	4,560	786,622
1899	4,075	808,981
1900	3,064	790,697
1901	—	928,000

Buques despachados: el mismo número y tonelaje.

MERCADERÍAS PESADAS EN EL PUERTO FRANCO

AÑOS	Peso
1895	177,000
1896	299,000
1897	464,000
1898	607,000
1899	621,000
1900	577,000
1901	727,000

II

Organización del Puerto

El puerto franco de Copenhague ha sido construído de acuerdo con la ley de 31 de marzo de 1891.

La concesión á la «Sociedad Anónima del Puerto Franco de Copenhague» es de fecha 27 de abril de 1892.

El reglamento de explotación recibió la aprobación del Ministerio, el 19 de octubre de 1894.

La ley de warrants para el puerto franco, fué promulgada el 30 de marzo de 1894.

Damos á continuación, en extracto, la traducción de esos cuatro documentos, que resumen las condiciones legales del puerto franco de Copenhague, y explican su organización:

LEY DE 31 DE MARZO DE 1891

Artículo 1.º Por intermedio de la Dirección del Puerto de Copenhague, se construirá un puerto franco en el lado Oeste de la rada interior de Copenhague inmediatamente al Norte de Punta Kastel, destinado al comercio é industria, con sus terrenos correspondientes que se consideran respecto á la aduana é impuestos de producción como territorio extranjero. Este puerto franco formará parte del puerto de Copenhague.

El puerto franco tendrá dos dársenas. La del Sud tendrá un ancho en el fondo de 780 pies. El dique, por medio del cual esta dársena estará separada de la rada interior, será de 3,000 pies, y, en lo posible, será llevado en línea recta, con un ancho constante de 250 pies.

El territorio del puerto franco estará limitado al Oeste por la vía férrea mencionada en el artículo 2.º; la cual se situará de modo que el trozo al Oeste del puerto del Norte, estará sobre el terreno que ya pertenece á la Dirección del Puerto de Copenhague. El puerto franco tendrá conexión con la aduana, por medio de un camino de comunicación cerrado que irá por el Citadell Fredericksbavn.

Los terrenos adyacentes al puerto franco podrán,—de acuerdo con un arreglo especial con la Compañía mencionada en el artículo 3.º y con la condición de obtener la ratificación del Poder Legislativo,—ser incluídos en el puerto franco sin dejar de continuar siendo propiedad particular.

Art. 2.º El Ministerio del Interior queda autorizado para hacer construir una vía férrea desde el puerto franco hasta la aduana de Copenhague, pasando por el Mercado Vognman hasta el ferrocarril de Nordsjoelland, y una estación de clasificación al lado del puerto franco.

Todas esas instalaciones se considerarán, en todo sentido, como parte de la red de ferrocarriles del Estado.

Se autoriza igualmente al Ministerio del Interior, para celebrar todos los arreglos conducentes á asegurar á los ferrocarriles del Estado

las áreas necesarias para la futura instalación de una vía férrea sobre el dique existente á lo largo del límite Oeste del puerto franco.

Art. 3.º Para que las instalaciones del puerto y del ferrocarril, mencionadas en los artículos 1.º y 2.º, puedan llevarse á cabo, es necesario que una Compañía, formada con ese objeto, con un capital—acciones de cuatro millones de kroner, dentro de cuatro meses después de promulgada la ley, tome sobre sí costear la construcción y conservación de lo necesario para el equipo del puerto. Se entiende por equipo del puerto: los depósitos, galpones, guinches, vía férrea, etc. Costeará asimismo la conservación de las construcciones hechas por la Dirección del Puerto en el puerto franco. Estas construcciones (á que se refiere el artículo 1.º) serán fijadas en detalle por el Ministerio del Interior. En cambio de estas obligaciones, la Compañía tomará la explotación del puerto franco por ochenta años,—con el derecho, sin embargo, á favor del Estado, de declarar caducada la concesión después de veinticinco años.— La Compañía cobrará durante el plazo de concesión, los derechos de quai del puerto franco. (Véase artículo 9.º).

Se autoriza al Ministerio del Interior, para dar á la Compañía la concesión mencionada por el tiempo indicado, como también para estipular en la concesión que, mientras dure el plazo de explotación no se dará otra concesión para instalaciones y explotación de un puerto franco dentro de los límites del puerto de Copenhague.

En la concesión se establecerá:

a) Que la Compañía debe tener su sede en Copenhague;

b) Que los miembros de su Directorio deben ser súbditos daneses;

c) Que la Compañía debe dar seguridad por medio de depósito ó por otro medio satisfactorio, de que toda la suma indicada de 4:000.000 de kroner (con deducción de los gastos originados por la formación de la Compañía, como también de la pérdida de los intereses durante el tiempo transcurrido desde la formación de la Compañía hasta que todo el puerto quede abierto á la explotación, según lo que fijará más tarde el Ministerio del Interior) está en todo tiempo disponible para llevar á cabo las edificaciones y construcciones que indique detalladamente el Ministerio del Interior de acuerdo con esta ley;

d) Que del resultado neto de cada año la mitad irá á la Dirección del Puerto y la otra mitad á la Compañía, hasta que esta última para el año de que se trate, haya obtenido el 4 % de su capital empleado en las instalaciones. El excedente que resulte se repartirá en la proporción de 4 : 1 entre la Dirección y la Compañía hasta que la Dirección, de igual modo, haya obtenido para el mismo año el 4 % de su capital total, invertido en las

instalaciones que le corresponden,—cuyo importe fijará el Ministerio del Interior. Si resultara todavía un excedente, se repartirá por partes iguales entre la Dirección del Puerto y la Compañía.

En la concesión se fijará además la amortización y el aparte para el fondo de reserva que debe hacer la Compañía.

Después de transcurridos veinticinco años de explotación, el Estado tendrá derecho en cualquier tiempo á exigir de la Compañía todas las propiedades y fondo de reserva acumulado, y apropiarse de aquéllas y éste ó trasmitirlos á la Dirección del Puerto. Si esto sucede, el Estado ó la Dirección del Puerto (además de tomar sobre sí la deuda de obligaciones de la Compañía, contraída con el consentimiento del Ministerio del Interior) abonará á los accionistas la cotización en promedio á que las acciones han sido anotadas en la Bolsa de Copenhague durante los últimos diez años. El promedio de cada año se obtendrá tomando el 1/12 de la suma de los promedios del máximo y mínimo de las cotizaciones de cada mes. Los accionistas no podrán en ningún caso ser obligados á entregar sus acciones debajo de la par, como tampoco podrán exigir que se les pague una cotización superior á 125 kr. por 100 kr.

La Compañía dará cuenta documentada anualmente al Rigstag, para su aprobación, de las sumas que ha empleado. Cuando hayan pasado tres años, después de abierto el puerto franco á la explotación, puede el Ministerio del Interior, con consentimiento del Poder Legislativo, librar á la Compañía de la obligación de invertir todo el capital-acciones indicado más arriba. De igual modo puede permitir á la Compañía (siempre con el consentimiento del Poder Legislativo) extender su capital más allá de los 4:000,000 kr., ya sea aumentando el capital-acciones ó emitiendo un empréstito de obligaciones.

Para las obligaciones que la Dirección del Puerto emita con el fin de obtener los medios para la construcción del puerto franco, incluyendo la construcción del cerco de Aduana y del camino á la Aduana, la caja del Estado garante el interés y amortización fijados en ellas, bajo la condición de que, para ese objeto, se fije por convenio una contribución anual é inalterable, y que la amortización se extienda sobre un término que no exceda de sesenta años. Pero esta garantía no podrá darse por una suma mayor de 8:000.000 kr. Las cantidades que, de acuerdo con esa garantía, la caja del Estado podrá tener que entregar por adelantado, deberán ser reembolsadas por la Dirección del Puerto tan pronto como sea posible. (Esta obligación de la Dirección del Puerto no podrá, sin embargo, ser obstáculo para que se cobre el derecho de pasaje de buques por el puerto de Knippel, derecho fijado en Real Resolución de 30 de octubre de 1816).

Art. 4.º Los terrenos y propiedades necesarios para las instalaciones, serán expropiados siguiendo los preceptos establecidos en la Resolución de 5 de marzo de 1845 para expropiaciones de terrenos para ferrocarriles. La compensación que así correspondería á la comuna de Copenhague por expropiación de terrenos y por perjuicios, no tendrá lugar, sin embargo, según el acuerdo celebrado.

Art. 5.º Para la instalación (mencionada en el artículo 2.º) de comunicaciones de ferrocarril, etc., puede emplear la Caja del Estado una suma de hasta 905,000 kroner además de los gastos de expropiación.

Art. 6.º Los terrenos empleados en el puerto franco y las instalaciones de ferrocarril antes indicadas, serán libradas, mientras se usen para ese objeto, de todos los impuestos y derechos reales que pesen sobre ellas. Los depósitos y galpones construídos sobre estos terrenos pertenecientes á la Compañía, como también los locales para instituciones públicas de administración ó explotación, estarán también libres de todo derecho ó impuesto real que pese sobre otros edificios, y del impuesto de área que cobra la comuna de Copenhague (no incluyendo, sin embargo, el impuesto de agua). El mismo privilegio tendrán, en el terreno indicado, los edificios que pertenecen al ferrocarril. La Dirección del Puerto queda autorizada para emitir en papel sin estampilla las obligaciones indicadas en el artículo 3.º, ya sean personales ó al portador; y la transferencia de las obligaciones personales ó ulteriormente convertidas en tales, podrá verificarse sin el uso de estampillas. Los contratos celebrados con referencia á las instalaciones mencionadas, también serán libres de estampillas, y las acciones que emita la Compañía indicada en el artículo 3.º, podrán extenderse y transferirse en las mismas condiciones. Los materiales que se empleen en la instalación de la vía férrea podrán admitirse libres de derecho de Aduana.

Art. 7.º Los terrenos del puerto franco necesarios para la instalación de balsas á vapor, serán reservados, y, á su tiempo, entregados para ese objeto, á cambio de una compensación por los gastos que haya tenido la Dirección del Puerto para adquirirlos de sus actuales propietarios; ó, en el caso de que hayan venido á ser propiedad de la Dirección del Puerto por terraplén ó relleno, se obtendrán mediante el pago de la suma que haya costado la formación de dichos terrenos y su protección contra el agua, con adición de los intereses que correspondan al tiempo transcurrido entre la conclusión de las instalaciones y la entrega de los terrenos.

Art. 8.º Se autoriza al Ministerio del Interior para:

1.º Dejar sin efecto la ley de 31 de marzo de 1864, en cuanto fijó el derecho de puerto para los buques que salen;

2.º Librar á los buques de ultramar del derecho de puerto establecido por la ley indicada para los buques que entran, en cuanto se refiere á la parte de la carga que sea trasbordada en el puerto y se mande por buque al extranjero, observando las ordenanzas que á ese respecto dará el Ministerio del Interior.

Las facilidades indicadas deberán en todo caso entrar en vigor al mismo tiempo que el puerto franco sea abierto en toda su extensión al tráfico, por la Compañía mencionada en el artículo 3.º. En esa misma época, á más tardar, se rebajarán los antes indicados derechos para los buques que entran, en el caso en que debieran abonarse (véase más arriba 2.º), á 30 öre por tonelada de registro descargada. Si el buque estaba cargado completamente, y desembarca toda su carga, abonará ese derecho según capacidad medida. Si no estaba completamente cargado ó no desembarca toda su carga, abonará el derecho del quántum descargado convertido en toneladas de registro según el reglamento de estivaje de la aduana; pero siempre de modo que el derecho no pase en ningún caso del que correspondería á la capacidad medida del buque.

El Ministerio del Interior podrá resolver que, en vez del derecho de puerto antes indicado de 30 öre por tonelada de registro, se abone un derecho equivalente por los artículos, derecho que deberá en tal caso fijarse para cada clase de artículos de conformidad con el reglamento de estivaje de la aduana. Sólo por ley puede efectuarse una rebaja de los derechos del puerto; pero esto no será obstáculo para que las facilidades y exoneraciones de derechos que ya pudieren haberse concedido, de acuerdo con la autorización dada al Ministerio del Interior por la ley de 31 de marzo de 1864, sigan en vigor.

En el puerto franco, no deberán cobrarse derechos de puerto; en vez de ellos, se abonará, al introducir artículos del puerto franco al territorio aduanero danés, un derecho que corresponda al puerto de Copenhague. Ese derecho, calculado según el estivaje del artículo de que se trate de acuerdo con el reglamento de estivaje de la aduana, equivaldrá al derecho de puerto.—El cálculo se hará por unidades de 1/10 de tonelada de registro. Si el estivaje de un artículo es menor que 1/10 de tonelada de registro, se pagará no obstante por 1/10 de tonelada de registro.

El impuesto de buques según ley de 4 de julio de 1863, capítu- V. cesará al mismo tiempo que el puerto franco sea abierto á la explotación en toda su extensión.

Art. 9.º El derecho de quai se cobrará en el puerto franco con arreglo á los reglamentos que de tiempo en tiempo se pongan en vigencia para los quais públicos del puerto de Copenhague.

Art. 10. El presupuesto fijado anualmente para el puerto franco

de Copenhague, como también las cuentas anuales, se comunicarán al Rigstag.

La Junta del Puerto, creada por la ley de 30 de septiembre de 1858, se aumentará con cuatro miembros, de los cuales cada sección del Rigstag elegirá dos. Los electos durarán tres años en sus cargos.

Mientras quede en vigencia la garantía del Estado mencionada en el artículo 3.º para el empréstito contraído por la Dirección del Puerto, no puede el Consejo de esta Dirección, sin consentimiento del Poder Legislativo, entrar en más gastos que los necesarios para la explotación, conservación y mejoramiento oportuno del puerto. No puede, en especial, resolver por sí solo nuevas extensiones ó trabajos.

Art. 11. Las mercancías recibidas para depósito en los almacenes del puerto franco que pertenecen á la Compañía mencionada en el artículo 3.º, podrán ser objeto de venta, hipoteca, seguro contra el fuego, etc., sin más requisito que la entrega ó exhibición de muestras de las mercancías, según warrants ó certificados de depósito. Se fijarán por ley, reglas más precisas respecto de esos certificados. El Ministro del Interior decretará los reglamentos y tarifas necesarias concernientes al puerto franco.

Art. 12. Los productos obtenidos en el territorio del puerto franco deberán, al ser introducidos en el territorio de la aduana danesa, someterse á las condiciones que se establezcan en cualquier tiempo según la tarifa de aduana ordinaria. En el territorio del puerto franco no pueden, sin consentimiento del Poder Legislativo, establecerse fábricas de abono artificial ni de margarina, como tampoco encuadernaciones ni imprentas.

CONCESIÓN Á FAVOR DE LA COMPAÑÍA ANÓNIMA DEL PUERTO FRANCO DE COPENHAGUE

El Ministro del Interior hace saber, etc., etc.:

De acuerdo con la autorización que me ha sido dada por ley de 31 de marzo de 1891, otorgo por medio de ésta á la Compañía Anónima del Puerto Franco de Copenhague,—que se formó el 25 de abril del mismo año con un capital de acciones de 4:000,000 de kroner, con el objeto de efectuar la explotación del puerto-franco determinado por la ley indicada,—la concesión para explotar durante ochenta años el puerto franco expresado (cuyo territorio con respecto á los impuestos de aduana y de producción, se considerará como país extranjero), tan pronto como dicho puerto franco haya sido construído por la Dirección del Puerto de Copenhague y equipado por la Compañía con las necesarias instalaciones para la explotación;—todo ello bajo las siguientes condiciones:

Artículo 1.º El puerto franco lo construirá la Dirección del

Puerto de Copenhague, según los planos aprobados por el Ministerio del Interior, basados en las estipulaciones de la ley número 44 del 31 de marzo del año 1891 (artículo 2.º) y dados á conocer á la Compañía, planos en los cuales, sin embargo, se reserva á la Dirección del Puerto el derecho de introducir, de acuerdo con la Compañía, todas aquellas modificaciones que durante la construcción se reconozcan convenientes.

Art. 2.º Los arreglos que á la Dirección del Puerto corresponde llevar á cabo, son:

Construcción del rompeolas y de las dársenas nuevas en el puerto franco, á las profundidades y con las instalaciones anexas aceptadas;

Dejar listos aquellos terrenos que ya hubieren sido ganados al mar mediante obras realizadas por la Dirección del Puerto, y que están destinados á entrar en el puerto franco;

Adquisición y arreglo de nuevos terrenos para el puerto franco,—incluyendo entre ellos la formación del dique que separará de la rada interior la dársena Sud del puerto franco, y estará situado, parte en el territorio aduanero y parte en el territorio extra-aduanero, en todo su ancho, de 250 á 270 pies, é incluyendo también la construcción del muro de quai de ese dique hacia la rada interior:

Construcción de: un canal para chatas entre la dársena Sud del puerto franco y la rada interior; un cerco que separe el territorio del puerto franco del territorio aduanero; casillas para la guardia aduanera; calles, cloacas con sus correspondientes vertederos y, en fin, conductos de desagüe para las calles,—consultando en cuanto haya lugar á la comuna de Copenhague;

Arreglo de las calles del puerto franco;

Cercamiento del camino de comunicación prescripto por la ley antes indicada, entre el puerto franco y la aduana de Copenhague, macadamizando la calzada de este camino,—el cual, por lo demás, será construído por intermedio del Ministerio del Interior por cuenta de la Caja del Estado,—regularizando el terreno á ambos lados de dicho camino y arreglando las comunicaciones fuera de la aduana, en lo que resulte necesario por la construcción misma de aquel camino;

Cierre del territorio del puerto franco á lo largo de «Langelinie», ensanchando este paseo é instalando un puerto para embarcaciones de recreo.

Art. 3.º El cercado del territorio del puerto franco para separarlo del territorio aduanero, se formará, en toda su extensión (excepto sobre el dique que separa la dársena Sud de la rada interior), de dos verjas separadas entre sí por una senda de seis pies de ancho, para las patrullas. De esas dos verjas, la interior, y más alta, se pondrá en la línea divisoria con el territorio aduanero. Sobre el dique recién mencionado se hará, en vez de la senda de patrulla, un paseo de treinta

pies de ancho, cercado y elevado á seis ó siete pies sobre el nivel del dique; debajo se construirán dos pasajes entre el puerto franco y el territorio aduanero, sobre el dique, á lo largo del muro de quai, frente á la rada interior. El paseo será cubierto de una calzada en todo su ancho.

Se construirán calles y desagües, de acuerdo con lo que fije más detalladamente el Ministerio del Interior.

Art. 4.º Los gastos que originen los trabajos antes mencionados de la Dirección del Puerto, serán costeados por la Caja del Puerto, con un suplemento eventual de la Caja del Estado, para la construcción del cerco aduanero, y con una contribución de la Compañía Anónima del Puerto Franco,—determinada en 30 de noviembre de 1891, y que será de 80,000 kroner aproximadamente.—para el levantamiento del paseo indicado en el artículo 3.º. Este levantamiento del paseo sobre el nivel del dique, permitirá á la Compañía construir debajo del paseo mismo, barracas de depósito, para lo cual tiene derecho exclusivo.

Art. 5.º Los arreglos que á la Compañía corresponde llevar á cabo en el puerto franco (cuya parte Sud se destina preferentemente á fines comerciales, mientras que la del Norte se dedicará con especialidad á la explotación de industrias y á depósito de objetos de mayor bulto) son los siguientes:

Colocación de vías para clasificación, carga y depósito en el territorio del puerto franco, y de sus empalmes con las vías férreas que,—de acuerdo con el artículo 2.º de la antes mencionada ley, por indicación del Ministerio del Interior y por cuenta de la Caja del Estado,—se llevarán del puerto franco hasta la aduana de Copenhague y hasta el ferrocarril de Nordjöelland, pasando por el Mercado de Vogman y por una estación de clasificación al lado del puerto franco;

Consolidación del terreno en la recién mencionada vía férrea, hasta una distancia de dos pies á cada lado de la trocha;

Construcción de cañerías de agua, etc., con sus anexos, exceptuando las cloacas y desagües de calles mencionadas en el artículo 2.º;

Construcción de depósitos y de barracas, tales como las mencionadas en el artículo 4.º, así como de edificios de aduana, Administración, etc.;

Instalación de grúas y otras máquinas de trabajo para servicio del puerto franco, además de la instalación de fuerza motriz;

Instalación de luz eléctrica;

Provisión de lanchas cerradas.

Artículo 6.º Los arreglos para el equipo del puerto franco serán hechos por la Compañía, del modo y con la extensión y rapidez que indique el Ministerio del Interior. Sin embargo, el Ministerio no podrá exigir que las barracas cuya construcción se prevé, debajo del paseo del dique Este, se construyan sobre una longitud de más de ochocien-

tos pies. Para los gastos que estos arreglos originen, la Compañía podrá, si es necesario, emplear todo su capital-acciones (4:000,000 de kroner) con la deducción de 3 °/o (120,000 kroner) que ya ha sido adjudicada por la Compañía al Banco Danés de Hipotecas y Cambios, en calidad de comisión al formarse la Compañía, y con deducción también del importe total que corresponda á la pérdida de intereses sufrida por la Compañía en el tiempo transcurrido desde su formación hasta la apertura del puerto franco á la explotación, importe que el Ministerio del Interior determinará con más precisión.

La garantía prescripta en la ley antes mencionada (artículo 3.°, número 3), de que todo el capital-acciones con las deducciones indicadas esté en todo tiempo disponible para llevar á cabo los edificios é intalaciones de que se trata, según lo exigido por el Ministerio del Interior, ha sido dada por la Compañía mediante la declaración hecha al efecto por el banco mencionado en su escrito dirigido al Ministerio del Interior, fecha 11 de abril del año pasado.

Art. 7.° El Ministerio del Interior, elevará anualmente, para su aprobación, al Rigstag, una rendición especificada de cuentas de las sumas que la Compañía emplee de su capital-acciones antes indicado.

Pasados tres años después de abierto á la explotación el puerto franco, puede el Ministro del Interior,—de conformidad con el artículo 3.°, inciso penúltimo, de la ley antes mencionada, pero previo consentimiento del Poder Legislativo,—eximir á la Compañía de la obligación de emplear todo el capital-acciones.

Art. 8.° Todos los dibujos y planos de los edificios é instalaciones que ha de ejecutar la Compañía, deberán ser aprobados por el Ministerio del Interior; el cual además hará inspeccionar los trabajos, siempre que esa inspección no sea confiada á la Dirección del Puerto de Copenhague.

Art. 9.° Respecto á las cuentas comunes entre los ferrocarriles del Estado y la Compañía Anónima del Puerto Franco,—relativas á la construcción de los empalmes de las vías del puerto franco con las del ferrocarril del Estado sobre el límite del puerto franco, así como también con la vía del ferrocarril del Estado á la aduana de Copenhague, y eventualmente con aquellas vías que los ferrocarriles del Estado puedan colocar sobre balsas á vapor en el puerto franco (véase artículo 28),—debe llegarse á un arreglo especial que será aprobado por el Ministerio del Interior.

El Estado se reserva el derecho de construir y explotar una vía directa, que pase por el territorio del puerto franco, desde la estación de clasificación próxima á éste, junto al muro de quai del dique, hasta la vía de comunicación entre el puerto franco y la aduana.

Art. 10. Tan pronto como los trabajos que dependen de la Direc-

ción del Puerto estén bastante adelantados para que se pueda comenzar la construcción de los edificios mencionados en el artículo 5.º, la Dirección del Puerto autorizará á la Compañía á comenzarlos. Lo mismo se hará con respecto á la construcción de los edificios para uso industrial de particulares. La Compañía deberá por su parte adelantar los trabajos con la mayor actividad posible, á fin de que los que le incumben no demoren la ejecución de los relacionados con ellos y ejecutados por la Dirección del Puerto.

Art. 11. El Ministerio del Interior determinará cuándo podrá ser abierto á la explotación el puerto franco y lo comunicará á la Compañía para su cumplimiento, cuidando que lo establecido en el artículo 8.º de la ley número 44 de 31 de marzo de 1891, entre en vigor desde la época fijada para la apertura del puerto.

Art. 12. La Compañía del puerto franco tendrá su sede en Copenhague. El Ministro del Interior queda autorizado para nombrar uno ó dos miembros del Directorio de la Compañía, según que el número de miembros sea tres ó más respectivamente. Los miembros de la Dirección han de ser ciudadanos naturales daneses.

Los estatutos de la Compañía, tanto los provisorios para el tiempo de la construcción como los definitivos y las modificaciones que en ellos vayan introduciéndose, no serán válidos sino después de ratificados por el Ministerio indicado.

Art. 13. La Compañía tiene el derecho de explotar el puerto franco durante ochenta años contados desde la fecha en que el puerto se abra á la explotación de acuerdo con resolución del Ministerio del Interior (véase sin embargo el artículo 34, más adelante); pero está obligada á efectuar la explotación de una manera apropiada al objeto del puerto franco. El Ministerio del Interior aprobará los contratos de arriendo que se realicen entre la Compañía y particulares, referentes á terrenos para construcción de edificios con fines industriales, como también las tarifas (incluso los impuestos para la luz eléctrica y la fuerza motriz que la Compañía facilite á particulares en el territorio del puerto franco) y las condiciones reglamentarias referentes á la explotación. Esas tarifas y condiciones sólo podrán dejar de observarse con el consentimiento del Ministro, ó, en casos urgentes, á la espera de aprobación que se debe tratar de conseguir lo más pronto posible. La Compañía está obligada á permitir que las mercancías que ocupan espacios (libres ó cerrados) en el puerto franco y alquilados á particulares,—por no haber sido recibidas en los depósitos de la Compañía, —sufran todas las preparaciones ó manipulaciones á que deseen someterlas sus propietarios ó los que hagan las veces de éstos. La Compañía está obligada,—á solicitud de los interesados,—á recibir artículos en depósito y á expedir, entonces, certificados de depósito y garantía (warrants), los cuales podrán

transferirse sin necesidad de estampilla y de acuerdo con disposiciones más precisas que se fijarán por ley. Toda persona tiene derecho, contra pago de las sumas fijadas y bajo observancia de los reglamentos vigentes, á usar de las instalaciones del puerto franco. La Compañía se someterá á las reglamentaciones que fije el Ministerio del Interior con el fin de obtener informaciones estadísticas sobre el tráfico del puerto franco.

El nombramiento y distribución de los funcionarios y trabajadores necesarios para la explotación, los efectuará la Dirección de la Compañía. Todas las instrucciones referentes al servicio las dará la Dirección de la Compañía.

Art. 14. El Ministerio del Interior fijará las sumas que hayan de pagarse por el uso del material rodante de los ferrocarriles del Estado sobre las vías férreas del puerto franco.

Art. 15. Los edificios é instalaciones indicados en los artículos 5.° y 6.° serán conservados en buen estado por la Compañía durante todo el tiempo de la concesión; deberán asimismo estar asegurados por su valor total de seguro.

Todas las instalaciones, etc., indicadas en los artículos 2.° y 3.° (las calles y construcciones de recreo, solamente en el caso de no haberse encargado de ellas la comuna de Copenhague), serán conservadas por la Dirección del Puerto, contra reembolso, por la Compañía, de los gastos correspondientes aprobados por el Ministerio del Interior. Sin embargo, los gastos para la conservación de los muros de quai del dique Este y para la conservación de los rompeolas, corresponderán á la Dirección del Puerto. La comuna de Copenhague debe, según el arreglo hecho con la Dirección del Puerto, encargarse de la conservación de las cloacas y vertederos mencionados en el artículo 2.°. Para la ejecución de estos trabajos, la Compañía no opondrá ningún obstáculo.

Art. 16. El Directorio de la Compañía presentará, con la antelación debida, al Ministerio del Interior para su aprobación, el presupuesto de ingresos y egresos para cada año de explotación. Las modificaciones que el Ministerio introduzca en el presupuesto las tendrá en cuenta la Compañía, la cual no podrá,—sin el consentimiento del Ministerio,—incurrir en gastos que no figuren en el presupuesto aprobado, ni sobrepasar las sumas de gastos allí indicadas.

Los ingresos de explotación consisten principalmente en:

a) Entradas por concepto de alquileres pagados por instituciones públicas;
b) Idem por sitios para depósitos cerrados ó abiertos, depósitos para muestras, locales para oficinas, etc.;
c) Idem por el uso de guinches y otros aparatos del puerto franco;

d) Entradas por transportes y manipulación de cargas;
e) Idem por alquiler de sitios para establecimientos industriales;
f) Idem por abono de luz eléctrica;
g) Idem ídem de fuerza motriz;
h) Idem por derechos de quai;
i) Idem por intereses del capital de explotación de la Compañía;
j) Otras entradas.

Los gastos de explotación consisten principalmente en:

a) Sueldos y gratificaciones eventuales á los directores, funcionarios y trabajadores de la Compañía;
b) Gastos de oficina;
c) Idem de explotación, conservación y seguro de los edificios, depósitos y demás instalaciones de la Compañía;
d) Reembolso á la Dirección del Puerto de los gastos de conservación de las construcciones hechas por aquella misma en el puerto franco (véase artículo 15);
e) Impuesto por uso de agua;
f) Impuestos sobre la explotación, siempre que ésta pueda ser así gravada;
g) Reembolso á la Dirección del Puerto de la cuenta de gastos adicionales de policía del puerto, ocasionados por la instalación del puerto franco;
h) Otros gastos é imprevistos.

Art. 17. El Directorio de la Compañía establecerá las reglamentaciones necesarias concernientes á la teneduría de libros. La rendición anual de cuentas, que se efectuará dentro de los cuatro meses después de terminado el año de contabilidad, será revisada por dos auditores, uno elegido por el Ministerio del Interior y otro por los accionistas de la Compañía. A estos auditores se les pagará con fondos de la explotación un honorario anual que, para el elegido por el Ministro del Interior, será fijado por éste. Después de concluída la revisión, decidirá el Ministerio del Interior. Producida la decisión del Ministerio, se pagará el beneficio á los accionistas. Los auditores tendrán derecho en cualquier tiempo para revisar los libros de la explotación, para practicar inspecciones de la caja y para pedir datos referentes á la explotación.

Art. 18. El Ministerio del Interior podrá pedir á la Compañía cualesquiera datos que se relacionen con la explotación del puerto franco.

Toda persona que se considere perjudicada por la Compañía, puede presentarse en queja al Ministerio, el cual, después de haber obtenido explicaciones de ésta, decidirá la cuestión.

Art. 19. Las mercancías que se introduzcan del territorio del puerto franco al territorio aduanero danés, deberán someterse á la reglamentación que en cualquier tiempo esté en vigor, así como á la tarifa de aduana. De acuerdo con el artículo 12 de la ley número 44 de 31 de marzo de 1891, no pueden instalarse en el territorio del puerto franco, sin previo consentimiento del Poder Legislativo, fábricas de abonos artificiales ni de margarina, como tampoco encuadernaciones ni imprentas de libros, diarios ó música. Para la instalación de una industria de cualquier otra clase, así como para vender al detalle en el territorio del puerto franco, es necesario el consentimiento del Ministerio del Interior, respecto á lo cual, sin embargo, debe observarse que el Ministerio no opondrá dificultades cuando se trate de industrias de exportación ó del aprovisionamiento de los buques.

La explotación está sometida al control que se pondrá en vigor por parte del Estado, tanto en el territorio como en sus límites, para proteger los intereses de la aduana. Se tomarán especialmente precauciones para impedir el consumo de artículos, que deben pagar derechos y no los han pagado, en el territorio del puerto franco.

Art. 20. Los alquileres que deban pagar á la Compañía las instituciones del Estado que obtengan locales en el territorio del puerto franco, serán fijados por el Ministerio del Interior.

Art. 21. La policía del puerto de Copenhague tendrá autoridad sobre el puerto franco (que forma parte de aquél) en cuanto le incumba, y en ejercicio de esa autoridad atenderá especialmente á las necesidades de la Compañía del puerto franco.

Art. 22. Las acciones de la Compañía podrán ser extendidas y transferidas sin uso de estampillas, y los contratos que la Compañía celebre respecto á los trabajos de construcción que le incumben, son igualmente libres de estampillas.

Art. 23. Todos los depósitos y galpones que pertenezcan á la Compañía, como también los locales para administración y explotación de la Compañía y de las instituciones oficiales sobre el territorio del puerto franco, están libres de los impuestos reales y de los comunales de área; entre éstos, sin embargo, no está incluído el impuesto de agua.

Art. 24. De acuerdo con la ley número 44 de 31 de marzo de 1891 (artículo 8.º), no se cobrará derecho de puerto en el puerto franco pero en cambio se fijará, á la introducción de artículos de éste al territorio aduanero danés, un impuesto que corresponderá á la Dirección del Puerto de Copenhague; impuesto que será calculado según el estivaje del artículo de que se trate, de acuerdo con el reglamento de estivaje de la aduana, de modo que equivalga al impuesto de puerto. Ese cálculo se hará por unidades de 1/10 de tonelada de registro; y si el estivaje de un artículo no alcanza á 1/10 de tonelada de registro, se cobrará sin embargo el importe de 1/10 de tonelada.

Art. 25. Los derechos de quai en el puerto franco deberán ser iguales á los que se pagan en los demás quais públicos de Copenhague. Serán cobrados por la Compañía bajo el control de la Dirección del Puerto, y entrarán en la caja de la Compañía.

Los derechos de quai provenientes de buques que se estacionen junto al territorio aduanero en el costado oriental del dique Este de la dársena Sud, no corresponden á la Compañía. El Ministerio del Interior fijará reglas para la repartición entre la Compañía y la Dirección del Puerto de los derechos de quai pagados por los buques que durante su estadía en el puerto de Copenhague hayan usado, tanto de los quais del puerto franco como de los otros públicos del puerto de Copenhague.

Art. 26. Los buques á que se haya indicado sitio de arrimo en el territorio aduanero sobre el costado Este, frente á las barracas construídas por la Compañía ó á los pasajes debajo del paseo, están obligados en todo tiempo,—excepto cuando vayan á descargar artículos para la construcción del puerto franco ó á cargar artículos provenientes de la misma construcción,—á ceder lugar á aquellos buques que vengan á cargar ó á descargar artículos de ó para la construcción del puerto franco en los sitios indicados.

En la parte de muelle entre el muro de quai y las barracas y pasajes de la Compañía, no podrán colocarse artículos de cargamento de modo que dificulten el tráfico de los galpones construídos por la Compañía del puerto franco. Asimismo estará prohibido colocar tales artículos sobre el quai de manera que impidan el tráfico á lo largo del muro.

Artículos desembarcados ó destinados á desembarco, no podrán, mientras haya lugar para ellos en los depósitos de la Compañía, quedar sobre el quai más que hasta la puesta del sol del día siguiente al de haber sido allí dejados.

Art. 27. La Compañía no contribuirá con nada á los gastos de vigilancia aduanera del territorio del puerto franco, por tierra ó por agua. El Estado mantendrá, sin gasto para la Compañía, una oficina de liquidación de impuestos aduaneros en el edificio de la aduana, sobre el territorio del puerto franco; este edificio debe construirlo la Compañía. Sin embargo, si la Compañía ó particulares solicitasen un servicio extraordinario de vigilancia en su propio interés, este servicio será abonado por el que lo requiera según las reglas generales para casos análogos.

Art. 28. Los terrenos situados dentro de los límites del puerto franco al Norte y al Sud, que en el proyecto han sido destinados para puertos de balsas á vapor, podrán ser entretanto utilizados por la Compañía, pero de tal modo sin embargo que en cualquier tiempo en que se le pidan puedan ser devueltos para el uso á que se les destinó y en el mismo estado en que los recibió la Compañía.

Art. 29. El excedente neto anual de la explotación del puerto franco será repartido como sigue:

1.º Cinco por ciento del excedente se pondrá á un lado, en valores que deteminará el Ministerio del Interior, para constituir un fondo de reserva y renovación, es decir, para cubrir los gastos extraordinarios y para la renovación y grandes reparaciones concernientes á las construcciones, etc., que, de acuerdo con el artículo 15 precedente, deben conservarse por cuenta de la Compañía. Se podrá disponer de ese fondo, sólo durante el tiempo de explotación y con anuencia del Ministerio.

2.º Del excedente restante, obtendrán la Dirección del Puerto y la Compañía cada una la mitad, hasta que la Compañía, para el año de que se trata, haya completado el 4 % de su capital aplicado á las construcciones. Lo que todavía pudiere quedar, se repartirá en proporción de 4 : 1 entre la Dirección del Puerto y la Compañía, hasta que la Dirección del Puerto, de igual modo, por el mismo año, haya recibido el 4 % de todo su capital aplicado á la construcción. De lo que eventualmente pueda todavía sobrar, corresponderá mitad á la Dirección del Puerto y mitad á la Compañía.

El importe del capital que invertirá la Dirección del Puerto será determinado por el Ministerio del Interior bajo las siguientes condiciones:

I. Se calculará principalmente:

a) El valor de las áreas de terreno creadas anteriormente por la Dirección del Puerto, que entren en el puerto franco y se hallen en estado concluído,—4:100,000 kroner;

b) El valor de los quais de madera (Bolvoerker) en el puerto Norte, que entran en el puerto franco,—2,350 pies corrientes á 140 kroner,—329,000 kroner;

c) El total de los gastos que la Dirección del Puerto ha tenido ó tendrá que satisfacer, de acuerdo con el artículo 4.º precedente, y que no tienen atingencia con los terrenos recién indicados, en *a*), ni con los quais de madera, *b*); agregando lo que corresponda por pérdida de intereses. De este total se deducirán, sin embargo, los gastos que sufrague la Dirección del Puerto para construir la parte oriental del dique Este de la dársena Sud, utilizable como atracadero para los buques de más calado que los que antes hubieran podido tener acceso allí; es decir, principalmente los gastos necesarios para profundizar el frente del dique, para aumentar la altura debajo de agua del quai de madera y para macadamizar el mismo dique;

d) La pérdida en la cotización de las obligaciones emitidas por la Dirección del Puerto, en ocasión de la construcción del puerto franco y la comisión pagada al emitirlas.

II. De la suma resultante, se rebajará eventualmente lo que hayan

costado (según tasación) los terrenos para la construcción del puerto para balsas á vapor. La rebaja se tomará en cuenta desde el día en que esos terrenos se entreguen al uso del establecimiento recién mencionado.

Art. 30. La entrega de la parte que corresponda á la Dirección del Puerto (de acuerdo con el artículo 29) del excedente anual proveniente de la explotación, se realizará, á más tardar, conjuntamente con el pago de los beneficios de los accionistas.

Art. 31. Sólo con el consentimiento del Poder Legislativo, puede el Ministerio del Interior permitir á la Compañía que aumente su capital más allá de los 4:000,000 de kroner, emitiendo más acciones ó levantando un empréstito de obligaciones.

Art. 32. Si más tarde las circunstancias lo hacen deseable, podrá incluirse en el puerto franco el terreno perteneciente á la Dirección del Puerto, situado al Norte del puerto franco, conjuntamente con los muros de quai antiguos; y la explotación de ese terreno será entonces confiada (de acuerdo con un arreglo especial) á la Compañía del puerto franco. Esta Compañía deberá, no obstante, para poder obtener la incorporación del área de que se trata, formular el pedido correspondiente antes de transcurridos diez años desde el día en que el puerto franco se abrió á la explotación, y demostrar que por lo menos tres quintas partes de los terrenos utilizables en la parte Norte del puerto franco indicada en el artículo 28 que precede, han sido hechas productivas. La Dirección del Puerto podrá, después de extendida la concesión, alquilar por un plazo máximo de diez años el terreno mencionado. Ese plazo obligará al arrendatario; pero en caso de que el terreno se incorpore al del puerto franco, se reservará el derecho á la Compañía de desalojar al arrendatario en el momento en que se verifique la incorporación, aunque el contrato de arriendo no haya expirado. El desalojo, con todo, sólo tendrá efecto contra indemnización establecida por peritos y pagada por la Compañía.

Podrán también incluirse en el puerto franco los terrenos contiguos á su territorio, mediante convenio especial entre la Compañía del Puerto Franco y los respectivos propietarios, y bajo la reserva de aprobación legislativa. Los terrenos en cuestión seguirán, aún después de incluídos en el puerto franco, siendo de propiedad particular.

Art. 33. Mientras dure el tiempo de explotación, no se podrá dar á otros concesión para establecer y explotar un puerto franco en el territorio del puerto de Copenhague.

Art. 34. Después de transcurridos veinticinco años de explotación, estará el Estado autorizado en cualquier tiempo para exigir que la Compañía le traspase todas sus propiedades y el fondo de reserva economizado, ó que traspase todo ello á la Dirección del Puerto. Si

esto ocurre, el Estado ó la Dirección del Puerto responderán por el empréstito de obligaciones emitido por la Compañía con aprobación del Ministerio del Interior, y además pagará á los accionistas el importe de sus acciones á la cotización que por término medio hayan obtenido en la bolsa de Copenhague en los últimos diez años. Se tomará como término medio de cada año la 1/12 parte de la suma de los términos medios de la más alta y la más baja cotización de cada mes. No podrá, sin embargo, exigírseles á los accionistas el rescate debajo de la par; tampoco podrán ellos reclamar el reembolso á una cotización superior á 125 kroner por 100 kroner.

Si la Compañía violara algún punto esencial de los compromisos antes indicados, la presente concesión puede declararse nula á instancia del Ministro del Interior por sentencia judicial, y en tal caso la Compañía quedará obligada á librar el territorio del puerto franco,—dentro de un plazo fijado por el Ministerio,—de los edificios é instalaciones á ella pertenecientes ó de cederlos al Estado por el valor de los materiales según tasación de árbitros.

Art. 36. Con la excepción indicada en el artículo 35 precedente, el Ministerio del Interior se reserva el derecho de decidir sobre toda cuestión relativa á interpretación, de modo que tales cuestiones sólo se podrán llevar á los Tribunales cuando el Ministerio esté de acuerdo para ello.

Art. 37. Esta concesión no puede transferirse á otros sin el consentimiento del Ministerio del Interior.

Ministerio del Interior, 27 de abril de 1892.

INGERSLEV.

REGLAMENTO DE LA EXPLOTACIÓN DEL PUERTO DE COPENHAGUE

§ 1. Está reservada á la Compañía Anónima del puerto franco de Copenhague la ejecución de todos los trabajos de transporte, embalaje, etc., de las mercancías que se hallen en el puerto franco, fuera de los terrenos y locales arrendados. La Compañía podrá, por consiguiente, prohibir á otros que efectúen sin su consentimiento tales trabajos. No se necesita, empero, permiso de la Compañía para efectuar á mano ó sobre carros ordinarios el transporte,—carga y descarga no comprendidas,—sobre el territorio del puerto franco. Tampoco necesitan de ese permiso las tripulaciones de los buques fondeados en el puerto franco, para efectuar los trabajos que les incumben.

§ 2. Por los trabajos que se ejecuten por orden de la Compañía, co-

mo también por depósito de bultos en los galpones ó almacenes de la misma ó en lugares abiertos pertenecientes á ella, abonarán los interesados los derechos correspondientes según la tarifa compuesta por el Ministerio, la cual contendrá también las normas relativas á los alquileres por el plazo ordinario y por plazo indefinido con derecho de rescisión á tantos días de aviso anticipado. Estas normas generales sólo se aplicarán á los locales (abiertos ó cerrados) del puerto franco, mientras que para otros arrendamientos, y en particular para arrendamientos de terrenos destinados á fábricas, se celebrarán arreglos especiales en cada caso con la Compañía, sometidos á la aprobación del Ministerio.

§ 3. Para cada partida de mercancías que haya de ser objeto de los trabajos antes mencionados (incluyendo el transporte), los interesados deberán presentar á la Compañía,—además de otros documentos necesarios, como ser conocimiento, etc.,—en primer lugar, una nota que contenga la declaración de la clase de la mercancía, su peso ó medida, marca, número de piezas y destino, y, en segundo lugar, la orden especificando la clase de trabajo que ha de hacerse con la mercancía, y expresando si la Compañía debe asegurar la mercancía ó no y (en el primer caso) por qué suma y contra qué peligro (V. § 6). Esos dos documentos irán firmados por quien dé la orden ó por la persona que éste haya indicado á la Compañía como autorizada para firmar por él. En la oficina de la Compañía se venderán formularios para estos documentos.

§ 4. Cuando la Compañía, después de las averiguaciones del caso, no haya encontrado motivos para negarse á ejecutar la orden y haya recibido además los documentos recién mencionados, de los cuales dará recibo si se lo exigieren, está obligada á ejecutar la orden en cuanto le sea posible y tan pronto como lo pueda hacer.

§ 5. Para el transporte por ferrocarril,—transporte que será realizado por la Compañía,—valen los reglamentos que se expidan en cualquier tiempo respecto del transporte de mercancías por los ferrocarriles del Estado,—con exclusión de las disposiciones referentes á tarifas é impuestos y comprendiendo las modificaciones que exija la diversidad de las circunstancias.

Para otros transportes que efectúe la Compañía, encontrarán aplicación las reglas generales de la legislación sobre transportes terrestres y marítimos. Para el almacenamiento de mercancías por la Compañía, valen las prescripciones expresadas más abajo, en los §§ 15-25.

§ 6. La Compañía hará asegurar las mercancías, si así se lo pidieren y si ello fuese posible, contra incendio ú otro deterioro (§ 3) en las compañías de seguros cuyo nombre se podrá saber en todo tiempo en las oficinas de la Compañía.

La Compañía del puerto franco no está obligada á aceptar un seguro contra incendio por plazo menor de tres meses. Ni es responsable de las pérdidas que resulten de la falta de pago de una compañía de seguros; esa pérdida se distribuirá entre todos los perjudicados en proporción de su parte del importe total de la compensación fijada. Al pedir que la Compañía del puerto franco asegure una mercancía, se la autoriza para que ella, en vez del solicitante, fije con fuerza legal, las condiciones del seguro, y para que haga eventualmente todos los arreglos necesarios con otros damnificados y con las compañías de seguros. El seguro se considerará válido tan pronto como la Compañía haya comunicado al signatario de la orden, que el seguro está en regla. Ningún aumento de la suma del seguro podrá introducirse después que se haya formulado un pedido en aquel sentido ante la Compañía.

§ 7. A menos de prescripción contraria en este Reglamento, la Compañía puede exigir pago adelantado de los servicios que ella preste. Especialmente se estatuye que cuando la Compañía, de acuerdo con una autorización del interesado, inicie un pleito sobre asunto relativo á mercancías que hayan pasado por el puerto franco, ella tiene el derecho de exigir que la suma necesaria para los gastos procesales le sea entregada en depósito.

§ 8. La Compañía está autorizada para fijar las reglas á que deben obedecer la circulación en el puerto franco, la admisión á sus edificios, etc., como también para tomar las disposiciones necesarias para hacer efectivo el cumplimiento de esas reglas.

§ 9. La Compañía deberá llevar los libros reglamentarios de contabilidad (Véase especialmente § 12).

§ 10. La Compañía prohibirá á todos sus funcionarios, empleados y trabajadores recibir bajo cualquier forma regalos ó propinas con motivo del cumplimiento de sus deberes en el puerto franco, y cuidará de que no se burle esta prohibición.

§ 11. Los contratos de arrendamientos de locales y sitios para aplicarlos á los objetos antes indicados, se extenderán de acuerdo con los formularios agregados á este Reglamento.

§ 12. Los arrendatarios están obligados á llevar libros de depósito, de acuerdo con las reglas comerciales, para las mercancías que se hallen en el puerto franco.

Los arrendatarios de locales para el comercio al menudeo y para industrias, que al extenderse el contrato de arrendamiento han sido sometidos á ciertas condiciones restrictivas en cuanto á la explotación de su negocio en el puerto franco, ya sea con referencia á los artículos de su especulación ó con referencia al modo de expenderlos, están, por tal motivo, obligados á observar las prescripciones de control que la Compañía fijare con el fin de cerciorarse del cumpli-

miento de aquellas condiciones. Especialmente se estatuye que los negociantes al menudeo sólo pueden expender aquellos artículos destinados exclusivamente á la provisión de buques, y mediante previo pedido del armador ó su apoderado. Este pedido, en el cual debe anotarse el recibo de los artículos, será conservado en los libros del comerciante al menudeo.

Los arrendatarios podrán hacer ejecutar trabajos en los locales ó sitios arrendados, por obreros que ellos hayan tomado para ese objeto y que estarán provistos de placas de legitimación que la Compañía les entregará. Cuando un obrero deje de trabajar con un arrendatario, entregará á éste la placa de legitimación, y el arrendatario la devolverá á la Compañía.

§ 13. Sólo con previo consentimiento escrito de la Compañía podrán subarrendarse locales ó sitios ó parte de ellos.

§ 14. Los arrendatarios están obligados á no utilizar en sus trabajos en el puerto franco, más iluminación ni más fuerza motriz que las que suministre la Compañía á precio de tarifa.

§ 15. La Compañía puede negarse á recibir artículos para almacenaje, cuando exista causa justificada para ello.

§ 16. La Compañía tiene derecho de verificar por medio de un segundo pesaje, la declaración relativa al peso de artículos almacenados. Siempre que el peso haya sido indicado demasiado bajo, se calcularán los derechos á favor de la Compañía según el peso justo de la mercancía, y además, en tal caso, deberá el interesado abonar los gastos ocasionados por el segundo pesaje.

La Compañía tiene también derecho de abrir fardos ó envases para averiguar si el contenido ha sido declarado correctamente. Si la declaración del contenido resultara verídica, cargará la Compañía con el perjuicio ocasionado al abrir los envases. En caso contrario, aquel perjuicio no le es imputable y es el interesado quien debe abonar los gastos que resulten de su declaración incorrecta.

§ 17. Por las mencancías almacenadas, extenderá la Compañía, á pedido del interesado y previo pago á ella del importe del impuesto legal de estampillas, ya sea un certificado de depósito y garantía de conformidad con la ley número 34 de 30 de marzo de 1894, ya sea un certificado de recibo. Tales certificados se extenderán de acuerdo con los formularios que se agregan á este Reglamento.

§ 18. A pedido de los interesados, la Compañía deberá expresar en los certificados de depósito y garantía que extienda, el importe de los gastos que gravan las mercancías hasta el plazo respectivo, según los libros de la misma Compañía.

§ 19. Cuando se ha extendido un certificado de depósito y garantía por una partida de mercancías, puede más tarde, contra la devolución del certificado con su recibo correspondiente y previo pago de

la retribución de 50 öre, pedirse la expedición de certificados nuevos.

Cuando se deseen certificados parciales, correspondientes á fracciones de una partida de mercancías que ya fué objeto de un certificado de depósito y garantía, éstos podrán de igual modo extenderse, contra retribución de 50 öre por cada certificado nuevo de depósito y garantía, y bajo la condición de que los certificados antes expedidos sean devueltos, debidamente provistos de la constancia de recibo.

§ 20. La Compañía tiene derecho á mandar efectuar por propia iniciativa, y á costa del interesado, todo trabajo que juzgue necesario para conservar las mercancías almacenadas.

§ 21. Las mercancías almacenadas se entregarán cuando haya sido extendido el certificado de depósito y garantía correspondiente á ellas, de acuerdo con las reglas que contiene la ley antes mencionada de 30 de marzo de 1894. Cuando se haya extendido un certificado de recibo correspondiente á tales mercancías, éstas se entregarán contra devolución de dicho certificado, provisto de la anotación de chancelación respectiva, ó de conformidad con un boleto de entrega firmado por el depositario ó su representante, según el formulario agregado á este Reglamento. Podrán entregarse por la Compañía muestras de mercancías almacenadas y que hayan sido objeto de certificado de depósito, pero sólo contra descargo en ese certificado; cuando además haya sido expedido certificado de garantía, la extracción de muestras sólo podrá efectuarse si en este certificado ha sido establecida la necesaria reserva en tal sentido.

§ 22. El depositario es responsable personalmente de los gastos de almacenaje en que se incurra. Los intereses que eventualmente provengan de la suma depositada á favor de la Compañía y mencionada en la ley de 30 de marzo de 1894 (§ 8), pertenecen á la Compañía. La Compañía está obligada á presentar, siempre que se le pida, la liquidación de su cuenta relativa á mercancías almacenadas.

§ 23. La Compañía llevará contabilidad detallada de todo almacenaje hecho por ella; llevará, especialmente, libros para los certificados de depósito y garantía que expida, en cuyos libros el texto de tales certificados será inscripto palabra por palabra, además de las anotaciones puestas después de la expedición, de acuerdo con el § 7 de la ley ya varias veces mencionada.

§ 24. Si el saldo á favor de la Compañía por almacenaje, transporte, conservación y seguro de las mercancías almacenadas pasa de 3/4 del valor á que tasaron las mercancías los peritos nombrados por el Tribunal de Navegación y Comercio, ó si dichas mercancías ó parte de ellas están amenazadas de deterioro, la Compañía tendrá derecho á

venderlas en todo ó en parte, ocho días después de haber hecho saber,—por aviso tres veces inserto en el «Berlingske Tidende» ó expuesto en la Bolsa de Copenhague, y por comunicación recomendada remitida á la persona interesada si su domicilio ó local de negocio fuera conocido,—que la venta tendrá lugar á los ocho días de publicado el último de los avisos mencionados. Si sobrara alguna suma después de cubiertas las reclamaciones que graven á las mercancías, la Compañía entregará esa suma al interesado. Si éste no reclamara el sobrante antes de transcurridos diez años después de realizada la venta, dicho sobrante pasará á poder de la Compañía.

§ 25. La responsabilidad de la Compañía por las mercancías depositadas en sus locales, está fijada por la ley de 30 de marzo de 1894 para el caso de haber sido extendidos certificados de depósito y garantía por las mercancías.

Cuando la Compañía haya extendido sólo certificados de recibo por las mercancías, su responsabilidad por custodia y entrega de éllas, se fijará según las reglas generales de las leyes referentes á custodia. Si es ésta la responsabilidad que corresponde, cesará en cada caso en que el daño de que se trate sea de tal naturaleza que se hubiera podido descubrir mediante un examen ordinario, y si el recibidor no hizo notar este daño por el personal de la Compañía ó por inspección legal, antes de llevarse las mercancías.

El presente Reglamento quedará en vigencia hasta nuevo aviso.

Ministerio de Obras Públicas, 19 de octubre de 1894.

ANEXO AL REGLAMENTO

Formulario para contratos de arrendamiento de locales

Entre la Compañía Anónima del puerto franco de Copenhague, arrendadora, y el señor ______________ arrendatario, se ha convenido bajo la fecha de hoy lo siguiente:

§ 1. La Compañía del puerto franco de Copenhague da en arriendo al señor ______________ lo siguiente: ______________ en los locales que á continuación se expresan: ______________

§ 2. El período de arrendamiento durará hasta el ______________ siempre que una de las partes lo haya denunciado con ______________ de aviso anticipado.

§ 3. El importe del arrendamiento de ______________ (incluyendo limpieza é iluminación de los corredores, escaleras y W. C.) ha sido fijado en (*con números*) ______________ kr. (*con letras*) ______________ kr.

§ 4. El importe del arrendamiento se pagará por adelantado.

§ 5. El arrendatario no puede en los locales arrendados recibir mercancías ajenas para el almacenaje, sin previo consentimiento de la Compañía del puerto franco.

Está prohibido al arrendatario, á menos de mediar consentimiento escrito de la Compañía, depositar en los locales arrendados mercancías de tal naturaleza que puedan tener influencia perjudicial sobre otras mercancías depositadas en locales vecinos. Tampoco puede el arrendatario exceder el máximo de carga fijado para el piso por la Compañía. Si el arrendatario no cumpliera con estas prescripciones, se le hará responsable de los perjuicios que de ello resultaren, pudiendo además procederse contra él de acuerdo con el § 8 siguiente.

§ 6. El arrendatario está obligado á correr con las reparaciones necesarias para la conservación de los locales. A la expiración del plazo del contrato, el arrendatario compensará á la Compañía todos aquellos deterioros producidos en el local arrendado que no se justifiquen por el tiempo y el uso.

§ 7. Si se desea la calefacción de los locales arrendados, la Compañía se encargará de establecerla á precios convencionales.

§ 8. El arrendatario está obligado á mudarse y á dejar el local arrendado completamente expedito, cuando no haya pagado el importe del arrendamiento con puntualidad á los plazos arriba fijados, ó cuando haya faltado á cualquier otro punto de este contrato; en cuyo caso estará además obligado, si se le exigiere, á pagar el arrendamiento hasta la época en que, según este contrato, puede tener lugar la denuncia del mismo por parte del arrendatario. La Compañía del puerto franco tiene derecho entonces á disponer de los locales como mejor lo entienda, sin que el arrendatario pueda exigir ninguna indemnización.

Las mismas normas son aplicables al caso de infringir el arrendatario las prescripciones de los reglamentos ó leyes de aduana referentes al puerto franco.

§ 9. En caso de pleito, el arrendatario está obligado á presentarse á la Comisión de conciliación de Copenhague y á los tribunales que corresponderían si su domicilio fuera Copenhague, cualquiera que sea en realidad su domicilio.

§ 10. La estampilla para este contrato (el cual queda original en poder de la Compañía, y del que se da al arrendatario una copia), la pagará éste último.

Copenhague, ______________________

Formulario para contrato de arrendamiento de sitios

Entre la Compañía Anónima del puerto franco de Copenhague, arrendadora, y el señor ______ arrendatario, se ha convenido bajo la fecha de hoy lo siguiente:

§ 1. La Compañía del puerto franco de Copenhague da en arriendo al señor ______ lo siguiente: ______ en los sitios que á continuación se expresan:

§ 2. El período de arrendamiento durará hasta el ______, siempre que una de las partes lo haya denunciado con aviso anticipado de ______.

§ 3. El importe del arrendamiento de ______ ha sido fijado en (*con números*) ______ kroner (*con letras*) ______ kroner.

§ 4. El importe del arrendamiento se pagará por adelantado.

§ 5. El arrendatario no puede recibir mercancías ajenas para depósito, sin previo consentimiento de la Compañía del puerto franco. Está prohibido al arrendatario, á menos de existir consentimiento escrito de la Compañía, depositar mercancías de tal naturaleza que puedan tener influencia perjudicial sobre otras mercancías depositadas en sitios próximos. Si el arrendatario no cumpliere con estas prescripciones, se hará responsable de los perjuicios que de ello resultaren, cualesquiera que éstos fueren. Además se podrá proceder contra él de acuerdo con el § 7 siguiente.

§ 6. El arrendatario tendrá que efectuar él mismo el cerramiento necesario del sitio.

§ 7. El arrendatario está obligado á mudarse dejando el sitio arrendado completamente expedito, cuando no haya pagado el importe del arrendamiento con puntualidad en los plazos arriba fijados, ó cuando haya faltado á cualquier otro punto de este contrato; en cuyo caso estará además obligado, si se le exigiere, á pagar el arrendamiento hasta la época en que, según este contrato, puede ocurrir la denuncia del mismo por parte del arrendatario. La Compañía del puerto franco tiene derecho entonces á disponer de los sitios como mejor lo entienda, sin que el arrendatario pueda exigir ninguna indemnización.

Las mismas normas son aplicables al caso de infringir el arrendatario las prescripciones de los reglamentos ó leyes de aduana referentes al puerto franco.

§ 8. En caso de pleito, el arrendatario está obligado á presentarse á la Comisión de Conciliación de Copenhague y á los tribunales que corresponderían si su domicilio fuera en Copenhague, cualquiera que sea en realidad su domicilio.

§ 9. La estampilla para este contrato (el cual queda original en

poder de la Compañía, dándose al arrendatario una copia), la pagará este último.

Copenhague, ...

Formulario de certificados de depósito

K. F. A. (1) (*Estampilla*).

CERTIFICADO DE DEPÓSITO

expedido

por la *Compañía anónima del puerto franco de Copenhague* de acuerdo con la ley número 34, de 30 de marzo de 1894, y reglamento de 19 de octubre del mismo año

Folio .... Número ....

La Compañía anónima del puerto franco de Copenhague ha recibido el día .... del señor .... para depositar en el puerto franco de Copenhague los artículos siguientes:

Denominación	Cantidad	Marca	Valor declarado
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....

y, por medio del presente certificado, se reconoce obligada (de acuerdo con las prescripciones indicadas) á entregar al señor.............................. los mencionados artículos.

Observaciones:

Los artículos (2).............................. aseguradas por la Compañía anónima del puerto franco.

(1) Iniciales del nombre de la Compañía (Kjöpenhavns Frihavns-Aktieselskab).

(2) *Serán ó no serán.*

Copenhague, el día ....

Por la Compañía anónima del puerto franco,

(*Firma*) ....

Al dorso.

Yo, el abajo firmado, que el día .... he recibido en préstamo del señor .... la suma de (*en números*) ....(*con letras*).................... obligándome á pagar por ella el interés de.......... y á reembolsarla el día.................... traspaso por medio de la presente este certificado de garantía, al mencionado señor.................... ó á su orden, en garantía del cumplimiento de dicha obligación.

(*Fecha*) ....

(*Firma*) ....

Se certifica por medio de la presente que las prescripciones contenidas en el § 7 de la ley número 34, de 30 de marzo de 1894, referentes á anotaciones, han sido llenadas, tanto en el presente certificado como en el anterior certificado de garantía.

Copenhague, el día ....

Por la Compañía anónima del puerto franco,

(*Firma*) ....

Formulario de certificado de garantía

K. F. A.

CERTIFICADO DE GARANTÍA

expedido

por la *Compañía anónima del puerto franco de Copenhague*, de acuerdo con la ley número 34, de 30 de marzo de 1894, y reglamento de 19 de octubre del mismo año

Folio.................. Número..................

La Compañía del puerto franco de Copenhague ha expedido bajo la fecha de hoy el siguiente certificado de depósito:

(Sigue la transcripción exacta del certificado de depósito).

De acuerdo con las disposiciones antes indicadas, se expide, á pedido del señor..,—quien ha exhibido á la Compañía el antes mencionado certificado de depósito y demostrado tenerlo en su poder á buen título,—el presente certificado de garantía por las mercancías de que se trata, para ser entregado á..

Copenhague,..

Por la Compañía anónima del puerto franco,

(Firma)..

Al dorso

Yo, el abajo firmado, que el día.................................. he recibido en calidad de préstamo del señor..................................la suma de *(en números)*....................*(con letras)*..................................., obligándome á pagar el interés de....................y á reembolsarla el día..................................; traspaso por medio de la presente este certificado de garantía, al mencionado señor..................................ó á su orden, en garantía del cumplimiento de dicha obligación.

El día..

Se certifica, por medio de la presente, que las prescripciones contenidas en el § 7 de la ley número 34, de 30 de marzo de 1894, referentes á anotaciones, han sido llenadas, tanto en el antes mencionado certificado de depósito como en el presente certificado.

Copenhague,..

Por la Compañía anónima del puerto franco,

(Firma)..

Formulario de certificado de recibo

K. F. A.

Con fecha de hoy se ha recibido á depósito, por cuenta del señor ...., lo siguiente:..

....

El seguro de incendio (1)..............................pagado.

Basándose en este certificado de recibo, que no es transferible, pueden extenderse órdenes para entrega de los artículos en todo ó en parte. Este certificado no sirve de prueba para la cantidad de artículos que en un momento cualquiera queden en depósito.

Copenhague,..............................

Por la Compañía anónima del puerto franco,

(*Firma*)..

Formulario de boleta de entrega

K. F. A.

BOLETA DE ENTREGA

La Compañía anónima del puerto franco de Copenhague se servirá entregar al señor..............................lo siguiente:..............................

....

La existencia de esta boleta de entrega en poder de la Compañía anónima del puerto franco, equivale al recibo por los artículos antes mencionados.

Copenhague,..............................

---

(1) *Será ó no será.*

LEY DE WARRANTS (30 DE MARZO DE 1894)

§ 1.° Mientras se halle en vigencia la concesión otorgada en 27 de abril de 1892 á la Compañía anónima del puerto franco de Copenhague, la Compañía podrá emitir *warrants* («Oplagsbeviser») y *certificados* («Garantibeviser») por mercancías cualesquiera almacenadas bajo su custodia en dicho puerto franco, y todo warrant ó certificado así emitido tendrá los efectos que se declaran en esta ley.

§ 2.° Toda persona que deposite ó haya depositado mercancías cualesquiera en poder de la Compañía, tendrá derecho á pedir un warrant correspondiente á las mercancías depositadas y también, simultánea ó posteriormente, á pedir un certificado. Toda persona que después de la emisión de un warrant por artículos cualesquiera, solicite un certificado con respecto á ellos, deberá presentar á la Compañía aquel warrant, demostrando que lo posee á buen título, de acuerdo con las disposiciones del § 3.° de esta ley.

Todos estos warrants ó certificados pueden extenderse á favor de una persona determinada, ó del portador en general.

Todo warrant y certificado debe estar fechado y firmado á nombre de la Compañía, y debe indicar el nombre y ocupación del depositante, su lugar de residencia ó de comercio, el nombre, cantidad y marca de las mercancías depositadas, el valor notificado de las mismas en la época en que se procede á su depósito, si las mercancías están aseguradas ó deben serlo por la Compañía á costa de los tenedores de los documentos, y, en fin, la fecha en que se hizo el depósito. Cuando se extienda un certificado, las precedentes indicaciones deben figurar con las mismas palabras en el certificado y en el warrant.

§ 3.° Con las excepciones indicadas en los §§ 8, 9, 10 y 15, la Compañía sólo entregará las mercancías depositadas, á cambio del warrant, ó,—en caso de haberse expedido un certificado y haberse utilizado, ya para empeñar las mercancías de acuerdo con las disposiciones de los §§ 6 y 7, ya para realizar una venta condicional de acuerdo con las disposiciones del § 10, á cambio de ambos documentos debidamente endosados con el recibo de las mercancías por la persona que,—sea por hallarse su nombre en los documentos, sea en virtud de una cadena completa y no interrumpida de endosos ó de una transferencia en blanco,—aparece como el tenedor legal; y si la Compañía entrega los artículos depositados de una manera cualquiera que no esté de acuerdo con la presente disposición, se responsabilizará de ello con respecto á toda persona que pudiere resultar damnificada.

Todo tenedor de warrant ó certificado que se halle en las condicio-

nes recién expresadas, está autorizado para reclamar la entrega de las mercancías previo pago de los derechos legales por almacenaje, transporte, conservación y seguro; entendiéndose, no obstante, que la Compañía tiene el derecho (aunque no la obligación) de verificar los endosos. (Véase el inciso 2.° del § 5.°).

§ 4.° La Compañía será responsable de toda avería ó merma que sufran las mercancías depositadas, desde su recepción hasta su entrega, á menos que pueda inferirse razonablemente que la avería ó merma ha sido causada por guerra ó insurrección, por fuego ó por otro accidente cuya prevención no dependa de la voluntad de la Compañía, ó que dicha avería ó merma ha sido consecuencia de embalaje insuficiente, desmerecimiento natural, reducción de volumen ó pérdida de líquido ordinarios, ó de la naturaleza misma de los artículos; entendiéndose, sin embargo, que la Compañía será siempre única responsable de todo perjuicio que sufran las mercancías causado por cualquier falta ó negligencia de sus empleados, en el cumplimiento de su deber, ó por cualquier defecto en los edificios, maquinaria ó útiles. También se entiende que la Compañía será responsable de todo perjuicio causado por cualquier defecto exterior del embalaje, visible en el momento en que las mercancías fueron depositadas, á menos que la Compañía haya puesto constancia de tal defecto en el warrant y en el certificado.

La Compañía responderá con respecto á cualquier tenedor de buena fe, de la exactitud de las indicaciones del warrant ó del certificado relativas á las mercancías, salvo el caso en que se haya declarado por escrito sobre los mismos documentos, que la Compañía no ha podido comprobar la exactitud de tales indicaciones. A pedido del depositante, la Compañía está obligada á pesar, medir ó contar los artículos depositados.

La responsabilidad de la Compañía con respecto á averías, mermas ó falsas indicaciones en el documento relativo, que podrían haberse comprobado fácilmente, cesará, si la persona á quien se entregan las mercancías no procura, antes de llevárselas, que dicha avería, merma ó inexactitud, sean verificadas por los empleados de la Compañía.

§ 5.° Todo warrant ó certificado puede transferirse por endoso, ya sea á una persona determinada, ó en blanco; sin embargo, un warrant puede hacerse intransferible mediante una cláusula para ese efecto, escrita sobre el documento por la Compañía, á pedido del depositante.

Toda persona que posea un warrant ó certificado, de acuerdo con las disposiciones del § 3.° de esta ley, será considerada con mejor título que la persona que haya perdido ese documento, á menos que ésta demuestre que el poseedor se apoderó del documento por mala fe.

Bajo las mismas condiciones, la posesión del documento anula el título que un tercero pudiera invocar contra el depositante para reclamar las mercancías. Corresponderá, con todo, á la Compañía tomar las precauciones necesarias para no recibir mercancías de persona cuyo título sobre ellas sea sospechoso. Si la Compañía descuidara esta obligación, será responsable para ante toda persona que resultare perjudicada con su negligencia.

§ 6.° El endoso del warrant transfiere la propiedad de las mercancías.

El endoso del certificado solo, hecho de acuerdo con el § 7.°, por la persona que lo posee de conformidad con el § 3.°, equivale al empeño de las mercancías á favor del cesionario de las mercancías depositadas. La persona á cuyo favor se efectúa el endoso puede transferir á su vez sus derechos á otra persona, mediante nuevo endoso del certificado.

§ 7.° Si hay la intención de empeñar bienes depositados, bajo las condiciones especificadas en el segundo inciso del § 6.°, mediante el endoso y transferencia de sólo el certificado, la persona que efectúa el empeño debe escribir y firmar sobre el certificado un memorándum indicando la fecha y el monto del préstamo y el interés estipulado, el día del pago y su nombre, ocupación y lugar de residencia ó de comercio. El warrant debe igualmente ser presentado para demostrar el buen título á las mercancías depositadas, de acuerdo con el artículo 3.°, y sobre ese warrant debe escribirse también la copia fiel del memorándum del certificado, partiendo del principio de que todo endoso ó memorándum escrito en uno de los dos documentos debe ser transcripto textualmente en el otro y que tal transcripción debe ser indicada como tal.

Cuando tales endosos se produzcan, los documentos deben presentarse á la oficina de la Compañía, la cual estará obligada á cerciorarse de que todo endoso ó memorándum escrito en cualquiera de los dos documentos está de acuerdo con las disposiciones que preceden, y, si así ocurre, deberá poner constancia de ello en ambos documentos; si la Compañía no cumpliere con esta prescripción, se hará responsable para con toda persona que de buena fe tome uno de los documentos.

Se seguirá el mismo procedimiento, si el préstamo es posteriormente aumentado, ó si las condiciones del contrato son posteriormente alteradas, ó si el certificado, después de pagada la deuda, es utilizado nuevamente para empeñar otra vez las mercancías depositadas.

El derecho adquirido por el cesionario del empeño, de acuerdo con este artículo, será preferido al del tenedor del warrant.

§ 8.° Luego de pagada la deuda con sus intereses hasta el día fijado para el pago, —y con los intereses y gastos acrecidos, en caso

de que el pago se efectúe después del vencimiento (véase § 9.º), —el tenedor del warrant (véase § 3.º) puede en cualquier tiempo exigir del tenedor del certificado (véase § 3.º), que le entregue éste, y si el certificado fué especialmente endosado á dicho tenedor, que éste los endose con el recibo del importe pagado.

Si el tenedor del warrant puede probar á satisfacción de la Compañía, que el tenedor del certificado no tiene lugar de residencia ó de comercio en Copenhague, ó que no ha sido posible hallarle en su lugar de residencia ó comercio, ó que no puede ó no quiere entregar el certificado, endosado con el recibo conveniente, cuando se necesite; el tenedor del warrant, mediante depósito en poder de la Compañía de dicha suma y sus intereses y,—si el plazo para el pago ha vencido,—los intereses acrecidos y los gastos que la Compañía estime; puede exigir la entrega de los artículos contra la entrega de sólo el warrant. Cuando se haya depositado en esta forma dinero en poder de la Compañía, el tenedor del certificado podrá en cualquier tiempo, mediante su entrega, exigir que de la suma depositada se le reembolse el importe de su crédito, más los intereses y gastos.

§ 9.º Si el importe que se indicó en el certificado (véase § 7.º), con sus intereses, no es pagado ni depositado al vencer el plazo, el certificado debe presentarse á la persona que, á juzgar por los endosos hechos sobre este documento, resulte ser el primer deudor; y en caso de no ser pagado deberá protestarse ante escribano público.

Si el importe que especifica el certificado, con sus intereses al tipo estipulado, más un interés adicional del uno por ciento al año contado desde el día del vencimiento, más las costas de la protesta, no fueran ni pagados ni depositados al tercer día hábil después de la protesta, el tenedor del certificado, luego de entregar una copia de la protesta, podrá exigir á la Compañía, que ponga en venta las mercancías depositadas, ya sea en pública subasta ó por medio de un corredor patentado. Cuando las mercancías sean vendidas en subasta, deberán pagarse los impuestos correspondientes á esta clase de ventas, de acuerdo con la ley respectiva.

Del dinero procedente de la venta,—después de deducidos los gastos de la misma, los aquileres de almacén y todos los desembolsos en que haya incurrido la Compañía por acarreo, conservación y seguro de las mercancías (véase el inciso segundo del § 3.º),—la Compañía pagará en primer lugar la reclamación del acreedor del certificado. Este acreedor, si se le entrega el total de su crédito con los intereses y gastos, deberá endosar el certificado con el recibo correspondiente. Si el dinero procedente de la venta no basta para cubrir todo el crédito, el importe entregado se deducirá del total, y se hará sobre el certificado la debida mención. Si el dinero procedente de la venta excede al total del reclamo, el excedente será conservado en

depósito por la Compañía, y se pagará contra entrega del warrant indicado en el recibo respectivo.

§ 10. Si no se ha hecho uso del certificado para empeñar los artículos, habrá que escribir el mismo memorándum al dorso del certificado y del warrant; estableciendo que los artículos fueron vendidos por medio del warrant á condición de que una suma determinada deba pagarse en una fecha ó antes de una fecha determinada. Después de endosados en esa forma, los documentos deberán ser presentados á la Compañía, la cual expresará por escrito, en ambos documentos, que éstos fueron presentados, y entonces el tenedor del warrant tendrá derecho, después de haber pagado al tenedor del certificado á la fecha ó antes de la fecha especificada en el memorándum la suma convenida, á que se le devuelva el certificado endosado con el recibo correspondiente. A pesar de lo dicho, si el tenedor del warrant puede probar á satisfacción de la Compañía que el tenedor del certificado no tiene lugar de residencia ni de comercio en Copenhague, ó que ha sido imposible hallarlo en su lugar de residencia ó de comercio, ó que no puede ó no quiere entregar el certificado endosado con el recibo; el tenedor del warrant, mediante depósito en poder de la Compañía del importe de la compra,—depósito hecho á más tardar al día hábil siguiente al de la fecha del memorándum,—tendrá derecho á exigir la entrega de las mercancías contra sólo el warrant endosado con el recibo correspondiente. El tenedor del certificado por su parte, á cambio de entrega del mismo, endosado con el respectivo recibo, tendrá derecho en cualquier tiempo á que se le pague la suma así depositada.

Si el importe de la compra no fuera depositado el primer día hábil que siga al indicado en el memorándum, ó antes, el warrant quedará sin valor para ante la Compañía, y el tenedor del certificado podrá hacer valer su derecho para reclamar la entrega de las mercancías, dando en cambio sólo el certificado endosado con el recibo correspondiente.

§ 11. Cuando se haya recurrido al certificado para empeñar las mercancías, y la deuda así contraída, con sus intereses y gastos, no haya sido cubierta con los dineros procedentes de la venta de las mercancías (véase § 9.º), el tenedor del certificado tiene derecho á reclamar de cualquiera de los endosantes anteriores que no se haya eximido de tal responsabilidad en términos expresos contenidos en el endoso, el importe no cubierto,—con tal siempre, que la protesta mencionada en el § 9.º se haga á más tardar al segundo día hábil á [contar] del fijado para el pago, y con tal además que se pida la venta dentro de los treinta días después de la protesta.

Cada endosante del certificado tiene derecho de que se le entregue el certificado y la protesta, contra pago del indicado importe y de los intereses y gastos.

Todo tenedor de certificado puede seguir acción contra todos los precedentes tenedores, simultáneamente ó por orden.

§ 12. El plazo para iniciar las acciones de que habla el artículo 11, se limitará á seis meses. Para la acción contra el tenedor del certificado á cuyo pedido se vendieron las mercancías, se computará dicho plazo desde el día de la venta. Para la acción contra cualquier persona responsable (ó sus representantes), el plazo se computará,—si la persona responsable ha pagado sin ser requerida en justicia,—desde el día en que se satisfizo dicho pago, y,—en otro caso,—desde el día en que se instaure contra él la acción por cobro, ó desde la fecha en que se registre la reclamación en caso de quiebra, ó, en fin, desde el día en que se presente la reclamación ante sus herederos en caso de muerte.

§ 13. Los derechos del tenedor de warrant y del tenedor de certificado sobre las mercancías depositadas, se extenderán á cualquier indemnización que pueda reclamarse con respecto á pérdidas ó averías de las mercancías, incluyendo el beneficio de todo contrato de seguro que haya efectuado la Compañía en nombre de los tenedores de aquellos documentos.

§ 14. Cada warrant debe llevar la estampilla correspondiente á obligaciones con impuesto *ad valorem*, con arreglo al valor de los artículos declarado en los mismos documentos (§ 2.º).

El warrant puede endosarse sin uso de estampilla.

Los certificados así como los endosos y los memorándums escritos sobre ellos (véase artículos 7.º y 10) estarán exentos del impuesto de estampillas.

§ 15. Si un warrant se extravía, puede ser declarado nulo por los tribunales.

Toda persona que desee obtener tal declaración, debe presentar una solicitud al presidente del Tribunal de Comercio de Copenhague. La solicitud debe probar á satisfacción del Presidente del Tribunal, los derechos del solicitante á las mercancías á que se refería el documento perdido; y el solicitante debe declarar,—expresando estar dispuesto á ratificarse bajo juramento,—que ninguna otra persona tiene derecho alguno á dichas mercancías excepto en cuanto él mismo lo declare.

Si el Presidente del Tribunal no rechaza la solicitud, permitirá que se publique un aviso llamando al tenedor del documento extraviado. El plazo de ese aviso será de 12 semanas contadas desde su última publicación El aviso deberá insertarse por tres veces en el «Berlingske Politiske og Avertissement-Tidende» con intervalos de ocho días por lo menos, y deberá ser presentado también á la Compañía antes del tercer día hábil después de su publicación.

Llenadas estas formalidades, se podrá ordenar la entrega ó venta

de las mercancías de acuerdo respectivamente con los artículos 8.º, 9.º y 10, previa la presentación de garantía que determine el Presidente del Tribunal de Comercio. Si se requiriere la entrega ó venta con más premura, el Presidente podrá, en vista de las circunstancias, acordar una ú otra por providencia especial.

Art. 16. Si no se pagaren, dentro del tiempo fijado por las disposiciones mencionadas en el artículo 18, los gastos de almacenaje y otros cualesquiera en que hubiere incurrido la Compañía por concepto de acarreos, cuidado, conservación ó seguro de los artículos depositados;

ó si el importe de tales gastos excediere á los 3/4 del valor de las mercancías, estimado por peritos nombrados por el Tribunal;

ó si las mercancías en todo ó en parte, corrieren riesgo de destrucción;

la Compañía tendrá derecho á vender dichas mercancías, total ó parcialmente, una semana después de publicado el último aviso correspondiente, inserto por tres veces en el «Berlingske Tidende» y fijado en la Bolsa de Copenhague, y después de haberse enviado el mismo aviso por carta certificada al tenedor del warrant, si la residencia ó casa de negocio de éste fuere conocida por la Compañía.

Una vez cubiertas todas la cargas legales, el excedente del producto de la venta, si lo hubiere, será conservado en depósito por la Compañía, para entregarlo á cualquier persona que, de conformidad con los artículos 8.º y 9.º, tenga derecho á él. La parte de ese depósito que no haya sido justamente reclamada á la Compañía antes de los diez años posteriores á la fecha de la venta, pasará á ser propiedad de la Compañía.

Art. 17. Por orden real, las disposiciones de esta ley podrán hacerse aplicables, con las necesarias modificaciones, á warrants emitidos por la Compañía para partidas de mercancías depositadas, que se designen solamente por su especie y calidad.

Art. 18 Toda acción legal destinada á hacer efectivo cualquier derecho ó responsabilidad que surja de las disposiciones de esta ley, deberá iniciarse ante el Tribunal de Comercio de Copenhague.

El Ministerio del Interior reglamentará todo lo relativo al uso de los warrants y certificados.

III

Extracto de las tarifas (1)

I.—SILO Y DEPÓSITO ANOS.

A.—Costo del almacenaje.

(1) Respecto á los derechos de puerto, véase página 30.

1.—Cereales á granel.

a En silo, 4 öre (2) por 30 días por unidad.
b En depósito elevado (ó en otros almacenes), 5 öre por 30 días, estivado á una altura correspondiente á una unidad por pie cuadrado. Si se desea menor altura, el costo es proporcionalmente mayor.

2.—Cereales en bolsas.

En depósitos elevados, 6 öre por 30 días por unidad.

N. B.—Se asimilan á los cereales la colza y el lino.

B.—Costo de manipulación (en öre).
a Por cereales descargados de los buques y entregados como sigue:

	A buque ó lancha		A carro		A vagón de f. c.		Al silo		Al depósito en el silo		A otro almacén ó galpón	
	Sin elevador	Con elevador	Sin elevador	Con elevador	Sin elevador	Con elevador	Sin elevador	Con elevador	Sin elevador	Con elevador	Sin elevador	Con elevado
A granel, por unidad .	5	3	—	—	—	—	6	6	9	8	9	9
En bolsas, por unidad.	5	9	9	9	7 1/2	5 1/2	—	—	9	9	9	9

Observaciones:

1.º El almacenaje se cobra de día en día (incluyendo el día de recepción y el de entrega), á razón de un treintavo del alquiler estipulado por treinta días.
2.º La unidad de peso para los cereales es la siguiente:

Para trigo, centeno, maíz . . . . . 100 kilogramos
Para cebada, lino, colza . . . . . . 90 »
Para avena . . . . 75 »

3.º En el silo sólo se recibirán en general lotes de 2.000 unidades ó múltiplos.

II.—OTROS ALMACENES Y GALPONES.

A.—Almacenaje (por cada 50 kilogramos, por 30 días).

(2) El öre es la centésima parte de un krone que vale aproximadamente pesos 0.26.

MERCANCÍAS	Alquiler: en öre
Almendras	5
Asfalto	3
Alfombras	10
Aguardiente de grano	4
Algodón en fardos	4
Algodón tejido	6
Aceites de todas clases	3
Arroz	3
Azúcar	3
Botas, botines, zapatos	8
Bicicletas	15
Cerveza	4
Cemento	3
Chocolate	5
Cigarros y cigarrillos	15
Cacao	3
Café	3
Coñac	4
Corcho	14
Cola	8
Cueros (preparados)	9
Cueros (crudos)	6
Dátiles	5
Espejos	6
Fundición	5
Frutas secas	5
Fruta (fresca)	8
Fósforos	9
Guantes	10
Harina	3
Hierro	2
Hierro (techos de)	3
Hierro (artículos denominados especialmente)	3
Hierro (alambre)	4
Huevos	5
Jabón	4
Lana	9
Manteca	5
Muebles	9

MERCANCÍAS	Alquiler: en öre
Pescado (seco)	7
Pescado (fresco)	4
Papel ordinario	4
Papel de escribir	6
Queso	7
Máquinas ó piezas de máquinas	8
Sombreros	15
Sal	2
Seda	14
Sebo	2
Tabaco	5
Velas	4
Vidrio (artículos de)	15
Vidrios (de ventanas)	6
Vinagre	4
Vino y bebidas alcohólicas en cascos	6
Vinos y bebidas alcohólicas en cajón y canastos	10
Yeso	3

TARIFA GENERAL DE TRANSPORTE Y MANIPULACIÓN DE MERCANCÍAS (EN ÖRE POR 50 KG., CON EXCLUSIÓN DE PESAJE)

	a) Del buque ó lancha á			b) Del almacén, galpón ó lugar descubierto á			c) Del carro á		d) Del vagón de ferrocarril á			e) Para mercancías que deben ser examinadas por la aduana al pasar del puerto franco al territorio aduanero de Dinamarca.				f) Para mercancías que sin la intervención de la Compañía se entregan en la aduana del puerto franco con procedencia de Dinamarca.				Por pesaje, incluyendo la mano de obra anexa, pero sin que las mercancías sean sacadas de almacén.
	Almacén, galpón ó lugar descubierto	Carro, buque ó lancha	Vagón de ferrocarril	Carro	Vagón de ferrocarril	Buque ó lancha	Almacén, galpón ó lugar descubierto	Vagón de ferrocarril	Almacén, galpón ó lugar descubierto	Carro, buque ó lancha	Vagón de ferrocarril	Cuando el examen aduanero requiere *completo* desembalaje y reembalaje.		Cuando el examen aduanero *no* requiere *completo* desembalaje y reembalaje.		Cuando el examen aduanero requiere *completo* desembalaje y reembalaje.		Cuando el examen aduanero *no* requiere *completo* desembalaje y reembalaje.		
												Al carro	Al vagón de ferrocarril	Al carro	Al vagón de ferrocarril	Al carro	Al vagón de ferrocarril	Al carro	Al vagón de ferrocarril	
Mercancías embaladas	4	2	3	2	3	3	3	4	4	3	5	30	32	10	12	24	26	5	7	3
Mercancías desembaladas . .	6	4	6	4	6	6	4	5	6	4	8	—	—	10	12	—	—	5	7	6

N. B.—Esta tarifa sufre excepciones para gran número de mercancías especiales.

Observaciones á las tarifas anteriores

a) Para el cálculo del almacenaje, sólo se cuentan unidades de 50 kilogramos. El peso total se considera aumentando el número necesario de kilogramos para completar un múltiplo de 50.

b) Si las mercancías que llegan por mar quedan en depósito sólo ocho días, ó menos de ocho días, contados desde el día en que empezó la descarga del buque en que vinieron, no se cobra almacenaje; en el plazo antedicho se incluyen el primer día de la descarga y el día de la entrega.

Si las mercancías han venido por tierra, tampoco se cobra almacenaje por el plazo máximo de ocho días, contados desde el día de la llegada; este día y el de la entrega se incluyen en el plazo de ocho días.

Si las mercancías permanecen más de ocho días, se cobra alquiler también por esos ocho días á razón, por día, de 1/30 del precio de tarifa para 30 días.

SEGUROS

El premio de seguro se calcula á razón de cuatro por mil por año.

TRABAJO Á BORDO DE LOS BUQUES DURANTE LA CARGA Y DESCARGA DE LAS MERCANCÍAS

En buques de vapor:

Varía de 35 á 125 öre por tonelada métrica. Se entiende que el buque pondrá sus tornos y la fuerza de vapor así como el servicio de maquinista á disposición de la Compañía, gratuitamente.

En buques de vela:

A precios convencionales.

En lanchas:

Cereales sueltos	á	2	öre	por	138	kilogs.
Idem en bolsas	»	3	»	»	138	»
Otras mercancías	»	2	»	»	50	» peso bruto.
Madera	»	2	»	»	pie cúbico (=0.032 m. cúb.).	

ALQUILER ANUAL DE ALMACENES, GALPONES, ESPACIOS DESCUBIERTOS, ETC.

(Precios variables; plazo de tres ó seis meses; término del plazo, 30 de junio ó 31 de diciembre).

Almacenes y galpones:

De 2 1/2 á 4 1/2 kr. por alm. cuad. (=0,10 m^2).

Espacios descubiertos:

De 1 á 2 kr. por alm. cuad.

TRANSPORTE EN EL FERROCARRIL LOCAL DENTRO DE LOS LÍMITES DEL PUERTO FRANCO

Se paga á razón de 3 öre por cada 50 kilogramos, con un mínimum de 3 kr. por cada vagón empleado en el transporte. En el precio se incluye el uso del vagón por veinte horas. Si se requiere el uso del vagón por más de veinte horas, se cobra un derecho adicional de 2 kr. por veinticuatro horas ó fracción. El precio anterior incluye el trabajo de llevar el vagón vacío desde la estación conveniente y hasta ella.

USO DE LA GRÚA DE LA COMPAÑÍA

3/4 öre por 50 kilogramos peso bruto.

Las grúas á vapor se alquilan por los precios siguientes.

Hasta	6 horas,	10 kr.
»	12 »	20 »

ELECTRICIDAD

Su tarifa general es de:

5 öre por hectowat—hora para iluminación
2 » » » » » motores

Los inquilinos que sólo deseen una ó varias lámparas incadescentes pagarán según la tarifa siguiente:

En escritorios:

1 lámp. incand. de 16 bujías,	30	kr. por año
2 » » » » »	50	» » »
3 » » » » »	70	» » »
4 » » » » »	85	» » »
5 » » » » »	100	» » »
y por cada lámpara adicional,	15	» » »

En almacenes y fábricas:

1 lámp. incand. de 16 bujías,	20	kr. por año
2 » » » » »	35	» » »
3 » » » » »	50	» » »
4 » » » » »	62.5	» » »
5 » » » » »	75	» » »
y por cada lámpara adicional,	12.5	» » »

El precio por lámparas de otra intensidad será proporcional á ésta.

La responsabilidad por la buena conservación de las instalaciones incumbe al inquilino.

Antes de ponerse en uso una instalación, es examinada por la

Compañía, y el contratista que efectúa la instalación está obligado á seguir las indicaciones de la Compañía.

También hay que obtener la aprobación de la Municipalidad y presentar á la Compañía una copia de su certificado.

El consumo se comprueba por medio de contadores colocados y mantenidos á expensas del inquilino. La Compañía indica el tamaño y calidad de estos contadores.

La Compañía tiene derecho á examinar en cualquier momento la instalación, y si la encuentra en mal estado de conservación puede suspender inmediatamente la provisión de electricidad.

La electricidad para iluminación se provee á todas horas del día y de la noche.

La electricidad para fuerza motriz se suministra también de día y de noche, pero con excepción de los domingos y días de fiesta desde las 7 p. m. del día anterior á éste hasta las 6 a. m. del día siguiente.

Sin embargo, la Compañía suministra electricidad, aún en esos días cuando recibe el pedido con anticipación.

La Compañía no asume la responsabilidad de las interrupciones que puedan ocurrir en el servicio.

La Compañía concede las siguientes rebajas á favor de los grandes consumidores de electricidad para fuerza motriz:

5 %	para un consumo anual de . .	4,000	á	5.000 kr.
7 1/2 %	para un consumo anual de	5,000	»	6,500 »
10	» » » » » »	6,500	»	8,500 »
15	» » » » » »	8,500	»	11,000 »
20	» » » » » »	11,000	»	14,000 »
25	» » » » » »	14,000	»	25,000 »
30	» » » » » »	más de		25,000 »

VAPOR

La Compañía lo suministra únicamente para calefacción y á precios convencionales.

AGUA

También la suministra, la Compañía, á precios convencionales.

CAPÍTULO III

PUERTO DE HAMBURGO

I

Descripción general, Historia, Estadística

El Elba es el más importante de los ríos que se desarrollan en el territorio alemán. Con su abundante red de afluentes navegables domina una gran parte de la Alemania del Norte y del Centro, y del reino limítrofe de Bohemia; gracias á sus canales artificiales, se halla unido con los territorios del Oder y del Báltico; su desembocadura en el Mar del Norte ofrece la comunicación más cómoda para el comercio con todos los países del mundo. A estas condiciones naturales responde perfectamente el hecho de que en el curso inferior de este río se halla la más importante ciudad portuaria y comercial del Imperio Alemán.

Hamburgo estaba destinado á este rol por su situación geográfica; pero sería sin embargo erróneo creer que sólo á ella debe su importancia presente. Su desarrollo histórico y político han contribuído poderosamente, no menos que la energía y aptitudes de sus habitantes, á conquistarle esa dominante posición comercial.

El origen de la prosperidad de Hamburgo es muy antiguo; puede fijarse en la franquicia concedida por el Emperador Barbarroja en el siglo XII. Su más reciente época debe contarse desde la incorporación del Estado, antes independiente, al Imperio reconstituído en 1871, y de la ciudad comercial franca, al territorio aduanero alemán (1888).

La ciudad de Hamburgo ha sabido responder á las exigencias cada día mayores de la navegación y del comercio, manteniendo su puerto y su río siempre á la altura de esas exigencias. Un rápido vistazo sobre las ventajas concedidas por la naturaleza y los mejoramientos artificiales que han sido considerados necesarios,—sobre todo en estos últimos tiempos,—tanto en el puerto mismo como en el río Elba, hará comprender mejor ciertos detalles de la organización y administración portuaria de Hamburgo.

A.—TERRITORIO FLUVIAL DEL ELBA

El Elba arranca de la región del Reino de Bohemia, limítrofe con la Silesia, donde se reunen gran número de venas de agua cuyas fuentes se hallan en las laderas meridionales de las montañas que se extienden entre el Hohes Rad y el Schneekopp, á una altura sobre el mar de 1,350 m. Dos de esos pequeños arroyos se consideran como las fuentes principales del Elba: el Elbbach y el Weisswasser. Estas corrientes de agua se dirigen de Este á Oeste y se unen á un nivel de 600 m, para correr luego en dirección al Sud, formando un verdadero torrente, con una pendiente media de 1.25, hasta salir de la región montañosa para constituir, desde la altura de 440 m, el Elba superior. En este punto la pendiente se suaviza y el río es bastante caudaloso para que pueda utilizarse en el transporte de balsas de madera. Su curso se dirige hacia el Sudeste primero y, á partir de la Josephstadt, hacia el Sud y Sudoeste alcanzando en Kolin su punto más meridional y desviándose luego para tomar por primera vez la dirección Nor-Oeste que dominará en adelante.

La primera sección del Elba termina en el punto donde este río recibe las aguas de su mayor afluente de la Bohemia: el Moldau. El Moldau, el río más importante de la Bohemia, es más largo y caudaloso que el mismo Elba y, mientras este último tiene hasta la confluencia de ambos una cuenca de 13,742 km. cuadrados, la del Moldau es de 28,068 km cuadrados. Además, la pendiente del Moldau es considerablemente menor en mediana, de modo que este río es navegable en una extensión de cerca de 241 km. Después de haber recibido el Elba su segundo afluente

bohemio, el Eger, pasa la frontera de Bohemia y Sajonia, y corre siempre en adelante sobre suelo alemán. Su cuenca en este punto es de 51,361 km cuadrados.

A través del Reino de Sajonia, el Elba sólo recibe pequeños afluentes y su territorio hidrográfico no aumenta muy considerablemente. La segunda sección del río, que atraviesa,—además de la Sajonia,—la Prusia y otros Estados del Imperio, termina en Hamburgo y es toda ella utilizada por la navegación interior.

Desde Hamburgo hasta Cuxhaven en el Mar del Norte se extiende la tercera sección ó sección marítima del Elba. El carácter propio de esta sección del Elba consiste en las variaciones considerables de su nivel debidas á las mareas.

La cuenca hidrográfica del río en el origen de la sección marítima es de 134,970 km cuadrados y en su extremo (la desembocadura), de 146,000 km cuadrados en números redondos. La longitud total del río es de 1,140 km, de los cuales 307, desde las fuentes hasta la desembocadura del Moldau, no son navegables. De los restantes 833 kms, 735 (hasta Hamburgo) corresponden á la navegación interior, y los otros 106 (hasta la desembocadura, junto á Cuxhaven), á la navegación marítima.

B.—SECCIÓN MARÍTIMA DEL ELBA

Pasaremos por alto los trabajos importantísimos realizados en la sección del Elba y sus afluentes destinada á la navegación interior, porque su descripción tomaría demasiado espacio y no correspondería sino muy indirectamente al objeto de esta memoria.

El curso inferior del Elba desde Hamburgo hasta la desembocadura del río está especialmente sometido á la influencia considerable de las mareas. La ola de la marea entra sin embargo aguas arriba de Hamburgo hasta Geesthacht (140 km de la desembocadura), en condiciones normales; pero, en caso de crecientes del río y de fuertes vientos del Este, la influencia de la marea es casi nula á unos cuantos kilómetros aguas arriba de Hamburgo.

Prácticamente, pues, no hay inconveniente en considerar á Hamburgo como el límite de la sección del Elba sujeta á la acción

constante y considerable de las mareas. Dos veces por día el nivel se eleva y desciende en esta sección del río. La duración media del pasaje de la ola completa es de 12 horas 25 minutos. De acuerdo con las observaciones hechas desde hace más ó menos cincuenta años, el proceso de la marea ordinaria, frente á Cuxhaven, puede representarse por las siguientes cifras medias: el nivel más bajo del agua es de 1.91 m sobre el cero de Hamburgo; durante 5 horas 34 minutos, sube el nivel de 2.83 m ó sea hasta 4.74 m sobre el c. de H.; durante 6 horas 51 minutos, desciende de nuevo el agua hasta su más bajo nivel.

En el período del flujo tiene lugar una corriente del mar hacia el interior del río; al contrario, en el período del reflujo, el agua corre del río hacia el mar. Sin embargo, el cambio de sentido de la corriente no coincide con la alta y baja marea; la corriente de flujo empieza 1/2—1 1/2 horas después de la baja marea, y la corriente de reflujo sigue á la alta marea, después de un intervalo más ó menos igual.

El fenómeno de la marea, así definido en sus condiciones medias, está sin embargo sometido á grandes y frecuentes variaciones. Ninguna marea es igual á otra. La diferencia de nivel entre alta y baja marea varía constantemente, no sólo de una marea á otra, sino también de un punto á otro del río, influenciada por condiciones naturales ó artificiales. En general, yendo en el sentido aguas arriba, la duración y la importancia del flujo disminuyen, en tanto que la duración del reflujo aumenta constantemente. Así, por ejemplo, en Hamburgo, se nota con relación á Cuxhaven la confirmación de lo que acabamos de decir: en Hamburgo la duración del flujo es, término medio, de 4 horas 39 minutos; la diferencia del nivel entre alta y baja marea es de 1.89 m (aguas bajas 3.25 m, aguas altas 5.14 m sobre el cero de Hamburgo); la duración media del reflujo es de 7 horas 46 minutos. En fin, según observaciones hechas durante diez años, resulta que en Zollenspiecker, 25 km aguas arriba de Hamburgo, la duración media del flujo es de 4 horas, y la diferencia de los niveles de aguas bajas y altas es en término medio 0.63 m (aguas bajas 4.97 m y aguas altas 5.60 m sobre el c. de H.), la duración media del reflujo es de 8 horas 25 minutos.

Otro punto importante del fenómeno de las mareas consiste en la rapidez de propagación de la ola; esa rapidez depende de la pendiente del río, y aumenta á medida que ésta disminuye.

Además de las variaciones periódicas y previstas de la marea, son de gran importancia en el Elba las que dependen de la dirección é intensidad de los vientos. La situación especial de la desembocadura, en el vértice de la bahía de Helgoland, expone de un modo extraordinario al río Elba á la influencia de los vientos. A esta influencia, combinada con las más favorables condiciones astronómicas, hay que atribuir las enormes desviaciones que se notan en la altura de algunas mareas con relación á las condiciones medias: por ejemplo, la marea alta observada el 4 de febrero de 1825 (en Hamburgo, 8.74 m sobre c. de H.).

C.—MEJORAMIENTO DEL CANAL NAVEGABLE DEL ELBA INFERIOR

El canal natural del Elba inferior ofrecía muchos obstáculos á la navegación. Para salvarlos se confió por mucho tiempo en la habilidad de los marinos y de los pilotos. Como los barcos eran pequeños y el tráfico no tenía ni las proporciones ni las exigencias que le imprimen su carácter moderno, las condiciones naturales bastaron por varios siglos. Sólo se pensó en mejorarlas,—sistemáticamente á lo menos,—cuando la aplicación del vapor á la navegación y el desarrollo colosal del comercio transformaron radicalmente los datos mismos del problema que los ingenieros de puertos están llamados á resolver.

El Elba, aguas abajo de Hamburgo, aumenta desproporcionadamente en ancho, y disminuye por consiguiente en profundidad. Este rápido ensanchamiento del Elba es causa de los altos fondos, conocidos con el nombre de Barra de Blankenese, que se extienden aguas abajo de Hamburgo hasta Lühe. En estos altos fondos, las profundidades eran en el año 1845, antes de iniciarse los grandes trabajos de mejoramiento, de 4.30 á 5.10 m en aguas altas ordinarias, y no habían variado sensiblemente en el transcurso de un siglo. Los primeros planes de corrección datan de esa época, pero no se llevaron á cabo por considerarse demasiado costosos; y es de felicitarse que así sucediera, pues el objetivo

que entonces se proponían los ingenieros se reconoció después insuficiente; y si las obras proyectadas por ellos se hubiesen ejecutado, habría sido necesario corregirlas más tarde. Se recurrió provisoriamente al dragado. Como el aumento en la sección del río debido á la apertura del canal dragado era relativamente insignificante, la velocidad del agua se conservaba casi inalterada y, por consiguiente, el canal artificial no se rellenaba sino con gran lentitud. Si el dragado se continuó en esa región por mucho tiempo, no es porque se necesitara rehacer constantemente el trabajo, sino porque se reconocía la necesidad de llevarlo cada vez á mayores profundidades. Así, mientras las primeras dragas empleadas sólo podían atacar el fondo hasta 5.7 m debajo de agua, ya en 1874 se empezaron á emplear dos dragas de 9.0 m de alcance vertical, á las que se agregaron en 1883 otras dos que pueden trabajar hasta 10.5 y 12.0 m respectivamente.

En 1897 se celebró un tratado entre Hamburgo y Prusia con el fin de profundizar y rectificar el Elba inferior á la altura de las islas de Park, Pagensand y Finkenwärder; la mejora en efecto interesaba no sólo á Hamburgo sino al vecino puerto prusiano de Altona. El tratado comprendía tres puntos principales: Hamburgo obtenía una nueva profundización del Köhlbrand, que permitía dar entrada hasta su puerto á buques de más calado; Altona, una ampliación de su puerto con el concurso de Hamburgo, y Harburgo, en fin, la regularización del canal del Elba entre Altona y Nieustedten, así como también sitios de depósito para sus dragados frente á Finkenwärder. Los trabajos de regularización del Elba comprendían: el dragado de un canal de 200 metros de ancho á lo largo de la ribera izquierda del río, hasta una profundidad de 6.0 m en aguas bajas de estío; el mantenimiento de este canal por medio de espigones y obras longitudinales establecidas frente á las islas de Park, Pagensand y Finkenwärder; la construcción sobre la ribera derecha,—en reemplazo de la línea de duques-de-alba,—de un dique lleno, de 1,025 metros de longitud, á un nivel poco superior al de las aguas altas ordinarias, como límite del puerto de Altona. La sección del Elba cuyo mejoramiento preveía este tratado, tiene una longitud de 84.5 km.

Todos estos trabajos están terminados. Fueron ejecutados por el Estado de Hamburgo, contribuyendo la ciudad de Altona con un subsidio de cerca de 1:000,000 M. El costo total fué de 10:000,000 M. en números redondos, de cuya suma, algo más de la mitad corresponde á los trabajos de regularización del Elba.

Estos trabajos sólo constituyen, sin embargo, una primera etapa. Se proyecta el mejoramiento de una nueva sección del Elba inferior, entre Nieustedten y Lühersand, comprendiendo dragados intensivos sobre la barra de Blankenese, destinados á profundizarla dos metros más y á hacer accesible el puerto de Hamburgo á navíos de 9 metros de calado. El gasto previsto de estos nuevos trabajos es de 6:000,000 M.

D.—Avalizamiento é iluminación del Elba marítimo

El avalizamiento diurno del Elba es muy antiguo; sobre la más antigua carta de la embocadura, que remonta á 1568, figuran ya gran número de boyas y valizas; un impuesto especial llamado *Tonnen-und Baakengeld*, se percibía desde el siglo XIII para su conservación (las *Tonnen* son las señales flotantes colocadas en el canal navegable; las *Baaken* son las señales fijas colocadas en las riberas). El avalizamiento é iluminación actual han sido establecidos y son mantenidos y conservados por el Estado de Hamburgo exclusivamente, á diferencia de lo que ocurre con otros ríos de riberas pertenecientes á diferentes Estados, como el Weser, por ejemplo, cuyo avalizamiento é iluminación corren por cuenta de un consorcio de los Estados ribereños (Bremen, Prusia y Oldemburgo) y de la marina imperial alemana. El sistema se compone: 1.° de boyas flotantes, á uno y otro lado del canal navegable, rojas á estribor (entrando) y negras á babor,—además de boyas especiales de forma esférica y pintadas en bandas horizontales alternativamente rojas y negras, en las bifurcaciones de los canales; y 2.° de obras fijas en las riberas. Se cuentan 134 boyas en el Elba marítimo y un gran número de obras fijas, algunas destinadas también al salvataje, y otras,—que se han ido sustituyendo por faros,—destinadas á dar la alineación conveniente á los barcos.

La iluminación sistemática del río, es mucho más reciente, como que sólo remonta á poco más de 30 años. Los únicos fuegos establecidos por el Estado de Hamburgo antes del siglo XIX, fueron dos: uno en la isla Neuwerk y el otro en Heligoland. En 1802-1803 se construyó el faro de Cuxhaven. En 1816 se ancló el primer fuego flotante (en la embocadura del Elba); otros dos fuegos análogos se colocaron en los años 1830-1860. De 1860 á 1872 otros tres fuegos flotantes de menor importancia fueron anclados en el interior del río. En seguida se empezaron á establecer señales luminosas sobre las riberas del Elba; éstas eran al principio fuegos de dirección sectoriales, caracterizados los unos por ocultaciones, los otros por coloraciones diversas; pero la mayor parte han sido posteriormente substituídos por fuegos de alineamiento. La sustitución de la iluminación por alineamientos en vez de la iluminación por sectores,—sustitución que, como es sabido, ha levantado en Francia las protestas de los marinos cada vez que se la ha querido ensayar en los estuarios y en los canales estrechos,—ha realizado en el Elba un progreso incontestable tanto más apreciado cuanto que los estuarios de los ríos Weser, Jade y Ems están iluminados por medio de fuegos con sectores múltiples.

En la actualidad el canal exterior del Elba está jalonado principalmente por cuatro fuegos flotantes, llamados: «Elbe I», «Elbe II», «Elbe III», y «Elbe IV». Cuando los barcos llegan al «Elbe I», se dirigen hacia Cuxhaven, marchando de fuego flotante á fuego flotante. De noche, remontan hasta Blankenese por medio de los 11 alineamientos existentes; los fuegos inferiores de estos alineamientos están muy netamente caracterizados por ocultaciones rápidas, producidas por aparatos Otter; los fuegos superiores son fijos; blancos todos, por lo menos en la dirección del canal; la óptica, generalmente constituída por lentes cilíndricos y lentes verticales que concentran los haces luminosos, deja que desear. Sólo existen en el Elba marítimo cuatro boyas luminosas; los deshielos proscriben el empleo general de estos excelentes aparatos de iluminación.

Finalmente, conviene indicar otras diversas señales destinadas á guiar á los pilotos, como ser lo indicadores de altura de agua y

los indicadores horarios. El principal de los primeros se halla en Brunshausen y sirve para el pasaje de la barra del Blankenese. Este aparato es automático, es decir, que los brazos del semáforo que constituye su parte esencial, se elevan sucesivamente movidos por un flotador á la posición horizontal é indican el nivel del agua; de noche los brazos se reemplazan por fanales. Las señales horarias se rigen por el tiempo de Greenwich y se dan desde el faro de Cuxhaven y desde la torre del depósito del Kaiserquai en Hamburgo. Hay también estaciones telegráficas ordinarias y hertzianas, semáforos para señales de tempestad y de fuerza y dirección del viento, etc.

E.—EL PUERTO DE HAMBURGO

La disposición de las dársenas del puerto de Hamburgo es, del punto de vista de la navegación y del tráfico terrestre, la más favorable que podía conseguirse en las circunstancias impuestas por la naturaleza, y muy superior á la de otros puertos análogos, como el de Londres, por ejemplo; pues mientras la situación de las exclusas en los docks de marea de Londres, perpendicular al curso del río, obliga á una maniobra difícil de entrada y salida, las dársenas abiertas y oblicuas de Hamburgo sólo exigen un cambio pequeño y gradual en la dirección de marcha de los buques que entran á ellas ó que las abandonan.

Las construcciones principales del puerto son todas posteriores al año 1866, en el cual obtuvo Hamburgo por primera vez instalaciones de quais que permitieran la carga y descarga directa de los buques.

He aquí los nombres de las principales dársenas abiertas al tráfico desde 1866 hasta 1876:

El Sandthorhafen (1866), el Schiffbauerhafen (1872), el Grasbrookhafen (1872), el Strandhafen (1879), el Baakenhafen (1887), el Kirchenpauerhafen (1891), el Segelschiffhafen (1888), el Hansahafen (1893), el Indiahafen (1893) y el Petroleumhafen (1876).

La superficie de agua de las dársenas era en 1903 la siguiente: superficie de agua para las embarcaciones de mar, 133 ha; para las embarcaciones de río, 55.8 ha; superficie de agua de los ca-

nales, 80.3 ha; superficie libre del río Elba, junto á las entradas de las dársenas, 114.9 ha; en total: 384 ha.

El tráfico, siempre creciente, obligó bien pronto á proyectar nuevas dársenas de mayor profundidad, destinadas á los grandes trasatlánticos. Estas dársenas no estaban aun terminadas á principios de 1904. Tres de ellas tendrán las siguientes superficies: el Kuhwärderhafen, 22.3 ha; el Kaiser Wilhelm-Hafen, 22.6 ha; el Ellerholzhafen, 30.9 ha. Las dos últimas, destinadas á la línea de vapores Hamburg-Amerika, se proyectaron con una profundidad de 10 m en aguas altas, ó sea 8 m abundantes en aguas bajas.

Las dársenas más antiguas (Sandthorhafen, Grasbrookhafen) tienen sólo 5-6 m de profundidad de agua. Otras, más modernas, (Segelschiffhafen, Hansahafen), 6-6.5 m en aguas bajas ordinarias. Se proyecta profundizar más estas últimas dársenas.

Los principales quais para buques de mar, son: el Sandthorquai (abierto al tráfico en 1866), el Kaiserquai (1872), el Dalmannquai (1872), el Hübenerquai (1877), el Strandquai (1879), el Versmannquai (1888), el Petersenquai (1891), el Kirchenpauerquai (1892), el Asiaquai (1890), el Segelschiffquai (1889), el Amerikaquai (1888) y los O'Swald—,Australia—, India— y Afrikaquais (1893). La longitud total de quais destinados al tráfico de embarcaciones de mar, es de 15.1 km. A esta longitud es preciso agregar todavía 5.6 km de ribera arreglada para el tráfico de tales embarcaciones y que han sido arrendados á particulares (propietarios de astilleros, fabricantes, etc.). Hay, en fin, una longitud de ribera de 1.25 km aun no transformada en quais, pero utilizable, sin embargo, para las embarcaciones de mar. En total hay, pues, una longitud de 21.95 km de quais y riberas utilizables para el tráfico marítimo.

Las nuevas dársenas de Kuhwärder tendrán los siguientes quais: Auguste-Viktoriaquai (1.1 km), Reiherquai (0.2 km), Kronprinzquai (0.9 km) y Mönckebergquai (0.9 km); en total: 3.1 km.

Para los buques de río existen 28.5 km de ribera arreglada convenientemente. De esta longitud, 14.9 km están arrendados á particulares. Nuevos quais para este objeto están proyectados y en construcción.

Los galpones de quai tienen un ancho variable entre 15 y 35 m, y longitudes comprendidas entre 110 y 300 m; la altura del piso sobre el nivel del pavimento de las calles ó de los rieles de las vías férreas, es de 1.20 m, poco más ó menos. La longitud total de todos los galpones existentes en los quais, es de 9,729 m, y la superficie cubierta por ellos y disponible para depósito, es de 264,360 m cuad. Las dimensiones de los galpones han ido aumentando al mismo tiempo que la capacidad de los navíos, cuyos cargamentos no conviene fraccionar. Los galpones son generalmente de madera, con cubierta de cartón bituminado; del lado de tierra, están cerrados por una pared fija de madera, y, por el lado del mar, por una pared móvil de hierro ondulado.

Los nuevos galpones de Kaiser-Wilhelm—y Ellerholzhafen tendrán un ancho de 53.6--61.6 m, y hasta 400 m de largo. Su longitud total es de 2,490 m; la superficie total para depósito, 137,500 m cuad. La superficie de galpones existente será pues, aumentada en un 50 °/₀ aproximadamente.

Además, y sólo en el territorio propio del puerto, existen los dos depósitos A y B con 6 y 12 pisos respectivamente y una superficie total para depósitos de 32,000 m cuad. Los otros depósitos se hallan en su mayoría sobre canales con poca profundidad de agua, pues tan sólo por excepción se efectúa el transporte inmediato entre el buque y el depósito.

En general, las mercancías van primero á los galpones, donde son clasificadas, y de allí por ferrocarril ó por chatas, hasta su destino; ó bien son transportadas en las lanchas del puerto hasta los almacenes, y depositadas en ellos. Además de los numerosos depósitos particulares en la ciudad, en Klein Grasbrook y en Steinwärder, deben citarse en primera línea los depósitos de la «Compañía de Almacenes del Puerto Franco» («Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft»). Estos depósitos fueron edificados en 1884; tienen de 6 á 8 pisos y están abundantemente provistos de grúas y ascensores, en su mayor parte hidráulicos. La superficie edificada correspondiente es, en total, de más de 42,000 m cuad., y la superficie total de los pisos es de más de 240,000 m cuad. La resistencia de los pisos es de 1,500 á 1,800 kg. por m cuad. Actualmente se está extendiendo el terreno destinado á depósitos de

granos, mediante la apertura de canales y calles y la edificación de graneros en la llamada Wandrahbminsel y en la ribera izquierda del Elba.

Los quais para el tráfico marítimo están provistos de grúas para descargar las mercancías. Los datos siguientes darán una idea del número y poder de esos aparatos: en el Krahnhöft se encuentra la más poderosa grúa del puerto (giratoria, movida á vapor), de 150 toneladas de fuerza, de 31 m de altura y 10 m de alcance horizontal. Hay además dos grúas giratorias á vapor, de 50 y 12.5 toneladas respectivamente, y dos grúas eléctricas, de 30 toneladas. Hay además, en los edificios ó aseguradas á los muros exteriores de los mismos, las grúas siguientes: Depósito de quai A: 4 grúas hidráulicas de 1,500 kg, 4 grúas á mano de 1,000 kg y 4 ascensores hidráulicos de 1,000 kg. Depósito de quai B: 8 tornos de fricción de 750 kg, 2 torno á manos de 1,000 kg y un ascensor; 4 máquinas de gas de 14 caballos cada una, suministran la potencia. Galpón de clasificación en el Magdeburg-Quai: 17 grúas hidráulicas fijas de 2,000 kgs. Galpón de exportación en la Harburger Strasse: 6 grúas eléctricas fijas, de 2,500 kg y una grúa á mano de 2,500 kg. Galpón para fruta A: 1 grúa eléctrica, fija, de 2,500 kg. Galpón para fruta B: 1 grúa á mano, fija, de 2,500 kg. Galpón número 16: 2 grúas á mano de 2,500 kg. En los tres últimos galpones existen además, del lado del agua, grúas transportables que figuran en la enumeración que sigue.

Para el transporte de objetos pesados desde los galpones hasta los vagones de ferrocarril ó vehículos ordinarios, y *viceversa*, hay del lado de tierra de los galpones un total de 42 grúas á mano de 2,500 kg, unas fijas y otras trasportables á lo largo de cortos trozos de vía férrea. La carga y descarga del lado del agua se opera por medio de un gran número de grúas á vapor, á mano y eléctricas, movibles sobre rieles. Las grúas á vapor más viejas tienen cada una su caldera; en las más nuevas la fuerza motriz (vapor ó electricidad) se obtiene en una estación central para cada lengua de quais, y llega hasta las grúas mediante una conducción que corre á lo largo de los galpones.

Las grúas á mano sirven para depositar los fardos, etc., dentro de los galpones ó de las lanchas. Las grúas transportables más an-

tiguas corren sobre vías férreas colocadas al nivel del piso de los quais; las más modernas son de semipórtico y bajo ellas pueden circular sin tropiezo los vehículos. En total hay 448 grúas transportables en explotación, á saber: 263 á vapor de 1,500-2,000 kg, 84 eléctricas de 2,500-3,000 kg y 95 á mano de 1,000 kg, 3 á vapor de 7,500, 3,000 y 1,000 kg y 3, también á vapor, de 5,000 kg cada una. Para las nuevas instalaciones de Kuhwärder se proyectaron: 119 grúas eléctricas transportables, de 3,000 kg; 18 grúas de pared, también eléctricas, de 2,560 kg; 3 grúas eléctricas de 75, 20 y 10 toneladas de fuerza, respectivamente, y 3 basculadores de carbón. Todo el territorio del puerto está cruzado por una densa red de vías férreas, la cual se une directamente con los ferrocarriles que desembocan en Hamburgo. La longitud desarrollada de esa red es de 65.7 km en la ribera derecha del Elba, y de 75.7 km en la izquierda, con 513 agujas; hay además ramales particulares de una longitud agregada de 14.1 km; de modo que el desarrollo total de las vías férreas del puerto es de 155.5 km. La oblicuidad de los muelles ha permitido prescindir de las mesas giratorias que constituyen en otros puertos un obstáculo tan serio para la comodidad del tráfico.

En el extremo oriental del Kirichenpauerquai se encuentra la estación de carbón, administrada por el Ferrocarril del Estado de Prusia. Dicha estación contiene una longitud de vías de 3.4 km con 12 agujas. En fin, para las nuevas dársenas, se proyectaron 22 km de vías férreas de servicio.

Para la construcción y reparación de buques de madera ó hierro, de mar ó de río, se cuenta en la ribera Sud del Elba, dentro del territorio del puerto franco, un número considerable de astilleros de propiedad particular, provistos de diques secos y de diques flotantes, de baraderos, etc. El más importante de esos establecimientos es el astillero y fábrica de máquinas de los señores Blohm y Voss, sobre Kuhwärder, con varios diques flotantes, de los cuales el más moderno puede dar cabida á los mayores buques de comercio y de guerra. El astillero del Estado, en Steinwärder, sirve para las reparaciones del tren de dragado del Estado.

El territorio del puerto franco (limitado por una simple palizada) contiene además cierto número de fábricas y talleres, de los

cuales unos están en relación con los negocios de exportación y otros con las compañías de navegación. Sin embargo, la importancia industrial de la zona extraaduanera es muy pequeña; la industria hamburguesa está casi exclusivamente establecida en la zona aduanera, y no ha tomado verdadero impulso sino cuando la entrada de Hamburgo en el Zollverein hubo echado por tierra las barreras que la aislaban de sus mercados de consumo naturales.

F.—EL ANTEPUERTO DE CUXHAVEN

Esta brevísima descripción del puerto de Hamburgo quedaría trunca si no agregáramos algunas palabras sobre el puerto de Cuxhaven, en la desembocadura del Elba;—verdadero antepuerto de Hamburgo. Su aparente insignificancia y pequeñez no deben engañar sobre su importancia verdadera para la navegación y el comercio hamburgueses.

La ciudad de Hamburgo comprendió muy pronto la necesidad de dominar la entrada del Elba, para asegurar los intereses y el desarrollo de su comercio naciente. A mediados del siglo XIII ya había obtenido una parte de la isla Neuwerk, con el fin de poder combatir eficazmente la piratería y remediar en lo posible los frecuentes encallamientos y naufragios en la desembocadura del Elba. Y á fines del mismo siglo hacía construir un faro en dicha isla, que poco después pasó toda entera á su dominio. En 1393 conquistaron los hamburgueses el castillo de Ritzebüttel en tierra firme y próximo á la desembocadura del río, y así les fué posible establecer un servicio de seguridad y pilotaje, y disponer del sitio apropiado para dar abrigo á los buques amenazados por las tormentas ó el hielo. Sin embargo, por primera vez en 1618, se habla de construir un puerto en este paraje. El puerto cuya construcción se mencionaba entonces y que se llevó á cabo en el curso del mismo año duró poco, á causa de la tendencia cada vez más acentuada del río Elba, de cambiar su cauce hacia la ribera de Ritzebüttel. A pesar de los grandes sacrificios de dinero hechos por la ciudad de Hamburgo para contener el desplazamiento del cauce, en el año 1791 ya no quedaban de las 1.600 ha ganadas por el endicamiento primitivo, más que una décima

parte. Aun durante la primera mitad del siglo pasado se dudaba de obtener una victoria definitiva en esa lucha con el río, que, por diez veces en dos siglos, había obligado á reconstruir ó ampliar las obras de endicamiento y abrigo; pero al fin los progresos de la ingeniería hidráulica han permitido asegurar contra los avances del agua toda la extensión de 10 kilómetros de ribera de Ritzebüttel.

Del estado actual del puerto de Cuxhaven, tal como se halla en explotación desde el 1.º de junio de 1902, puede juzgarse por los datos que siguen.

Las dos dársenas principales, construídas por autorización del Senado de Hamburgo de 6 de junio de 1890, están destinadas: á la flotilla pescadora una, y á los buques de gran calado la otra.

La primera, que se abrió al servicio en 1892, tiene una superficie de 3.7 ha y una profundidad de 3 m debajo del nivel de aguas bajas. Sus riberas están protegidas por revestimientos de madera, cubierta de palastro para evitar la acción del teredo. Su costo se elevó á 700,000 marcos.

La otra dársena, ó puerto en agua profunda, que costó 7:000,000 de marcos (sin contar las instalaciones accesorias), sólo está en explotación completa desde el 1.º de junio de 1902; pero desde 1896 ofrece un abrigo seguro á los mayores navíos de comercio ó de guerra provenientes de Hamburgo ó destinados á él ó al canal Kaiser Wilhelm. Su profundidad es de 9 m en aguas bajas ordinarias, ó sea 12 m en pleamar. Su rol no está limitado á servir de puerto de refugio, sino que puede, gracias á sus instalaciones apropiadas, servir igualmente al tráfico de pasajeros, dando cabida á los paquetes gigantescos que ese tráfico utiliza preferentemente en la actualidad.

Este puerto de agua profunda ó nuevo puerto de Cuxhaven ha sido construído en el mismo emplazamiento en que una sociedad particular había empezado en 1872 la excavación de un dock. Se han utilizado las excavaciones hechas bajo la dirección de aquella sociedad, que se vió obligada á abandonar el trabajo sufriendo la confiscación de la obra inacabada y de la garantía de ejecución. La nueva construcción comprende un antepuerto de 300 metros

de largo, cuyo fondo da entrada á una dársena de 80 m de ancho y cuya longitud, actualmente limitada á 300 m, podrá más tarde llevarse hasta 600 m; también se prevé la construcción de una segunda dársena de las mismas dimensiones, situada paralelamente á la primera, así como el establecimiento de un dique de carena en uno de los ángulos del antepuerto.

La Compañía de navegación *Hamburg-Amerika Linie* es concesionaria de todo el quai Oeste del nuevo puerto de Cuxhaven; el utilaje de dicho quai fue costeado por ella, como también las otras instalaciones que demandaba su tráfico especial. El establecimiento de este utilaje, que no fué entregado al servicio hasta el 1.° de junio de 1902,—es decir, más de cinco años después de la terminación del puerto,—se retardó á causa de las largas negociaciones que la *Hamburg-Amerika Linie* y el Senado de Hamburgo tuvieron que seguir con la Administración de los ferrocarriles prusianos, para lograr que la sección Hamburgo-Cuxhaven fuera adaptada al servicio de trenes rápidos que debían combinarse con los paquetes de aquella Compañía de navegación. Para ese objeto se reconoció que era necesario introducir en la vía permanente ciertas mejoras que han obligado á la *Hamburg-Amerika Linie*, en compensación, á garantir á la Administración de ferrocarriles una entrada anual mínima de 130,000 marcos para sus trenes especiales durante cinco años, á partir del 1.° de mayo de 1902.—Esta garantía será disminuída en 15,000 marcos el quinquenio siguiente, y cesará después del décimo año.

Concluído este convenio, se emprendió en seguida la construcción de los edificios y superestructura de la estación marítima. Estas obras se ejecutaron por cuenta del Estado de Hamburgo y de acuerdo con la Compañía á que han sido arrendadas. Costaron 1:360,000 marcos, suma que será reembolsada por la *Hamburg-Amerika Linie* por anualidades de 110.000 marcos durante 25 años.

Las obras consisten principalmente: en las oficinas del puerto, en locales para el estado mayor y tripulación de los paquetes y para los servicios ferroviarios y postal; en un galpón de mercancías; en una remisa para locomotoras; en talleres para reparaciones; en una estación central eléctrica, que suministra la co-

rriente necesaria para el alumbrado y las grúas del quai; en vías de carga y descarga, desvíos, etc.

Los edificios destinados á los viajeros (buffet, salas de espera) se prolongan en un hall de 108 m de largo y 16 de ancho, donde se verifica la visita de aduana para los equipajes de llegada. Los viajeros entran por un extremo de esta sala y hacen revisar sus sacos de mano, en tanto que las balijas pesadas son traídas en zorras sobre rieles; van después á las salas de espera ó directamente á los coches de los trenes especiales.

El desarrollo que recientemente ha tomado el puerto de Cuxhaven demuestra que los puertos fluviales, aún los más favorecidos, necesitan un antepuerto marítimo anexo cuando no existe cerca de la desembocadura un puerto exterior independiente.

G.—DATOS ESTADÍSTICOS

Para formarse idea del desarrollo del tráfico en Hamburgo durante los últimos diez años, servirán los dos cuadros siguientes:

EMBARCACIONES DE MAR LLEGADAS AL PUERTO

AÑOS	Buques	Toneladas de registro	En especial, vapores	
			Viajes	Toneladas de registro
1894	9,165	6,228.821	6,503	5,581.315
1895	9,443	6,254.493	6,846	5,559.597
1896	10,477	6,445.167	7,947	5,679.542
1897	.11,173	6,708.070	7,837	6,035.696
1898	12,523	7,354.118	8,207	6,549.450
1899	13,312	7,765.950	8,450	6,862.442
1900	13,102	8,037.514	8,933	7,239.985
1901	12,847	8,383.365	8,744	7,535.946
1902	13,297	8,727.294	9,025	7,893.797
1903	14,028	9,156.000	9,449	8,314.000

EMBARCACIONES DE MAR QUE ZARPARON DEL PUERTO

Años	Buques	Toneladas de registro	En especial, vapores	
			Viajes	Toneladas de registro
1894	9,175	6,248.875	6,490	5,582.974
1895	9,446	6,279.707	6,834	5,586.007
1896	10,371	6,300.458	7,426	5,559.169
1897	11,293	6,851.987	7,926	6,153.684
1898	12,532	7,393.333	8,222	6,589.640
1899	13,336	7,779.707	8,460	6,889.897
1900	13,109	8,050.159	8,920	7,237.772
1901	12,823	8,351.817	8,727	7,507.202
1902	13,296	8,704.869	9,024	7,864.305
1903	14,073	9,221.000	9,484	8,378.000

De la utilización de los quais puede obtenerse un promedio por los siguientes datos: en 1900, de los 13,102 buques entrados con 8,037.514 toneladas de registro, utilizaron los quais 4,865 buques con 4,450.114 toneladas de registro. Siendo la longitud de los quais de 15,500 metros, el número de navíos por metro lineal de quai resulta de 0.314. Si se admite que la longitud media de un navío es de 100 metros, el resultado anterior equivale á decir que cada lugar en los quais ha sido utilizado por 31.4 buques durante el año. La duración media de la permanencia de cada buque junto al quai sería, pues, de 11 á 12 días; pero en ciertas épocas del año, la utilización ha sido mucho más intensiva que la media. En cuanto al tonelaje anual por metro corriente de quai, resulta de 287.

El desarrollo de la flota de comercio hamburguesa ha sido muy rápido, especialmente en los últimos años, como lo demuestra la tabla siguiente:

AÑOS	VELEROS		VAPORES		CONJUNTO	
	Número	Tonelaje neto	Número	Tonelaje neto	Número	Tonelaje neto
1841	202	36,524	2	1,161	204	37,685
1848	250	51,975	7	1,793	257	53,768
1865	517	172,878	22	15,469	539	188,347
1873	335	124,094	82	77,418	417	201,512
1882	329	138,462	162	149,774	491	288,236
1890	275	164,807	312	373,422	587	538,229
1895	290	190,451	360	474,348	650	664,799
1900	314	242,661	488	745,995	802	988,656
1903	347	255,173	567	918,940	914	1:174,113

La más importante de todas las sociedades de armadores de Hamburgo es la *Hamburg-Amerika Linie*. En 1902 su flota comprendía 113 vapores con un total de 585,000 toneladas. Después de la *Hamburg Amerika Linie*, hay que citar la *Hamburg-Süd-amerikanische Gesellschaft*, que en 1902 poseía 34 vapores con 128,414 toneladas, y la *Kosmos* con 27 vapores de 91,835 toneladas.

El movimiento de la navegación fluvial del Elba superior hacia Hamburgo y *viceversa*, fué en 1900 de 18,740 barcos de todas clases, incluyendo balsas, con 2:606,920 toneladas de mercancías, y 18,517 barcos y balsas, con 3:457,215 toneladas de mercancías, respectivamente. En los últimos cuarenta años, este tráfico ha aumentado en la proporción de 10 á 1.

El reciente desarrollo económico de Alemania, ha sido la principal causa del de Hamburgo. Con la entrada de la ciudad libre en el imperio, primero, y después en el Zollverein (1888), terminó el período de aislamiento en que se había mantenido sistemáticamente desde la edad media. Pero Hamburgo sigue siendo sin embargo, como en los tiempos de la Liga Hanseática, el centro de distribución de mercancías y de cambios de fletes para buena parte de Europa y del mundo. Un tercio de las mercancías importadas en 1900, fueron reexportadas.

Entre los productos de esta última categoría, deben mencionarse los cafés, que tienen en Hamburgo un gran mercado; los

vinos y alcoholes provenientes de Francia y España y con destino á Escandinavia, Rusia y países de ultramar; maderas de ebanista; tabacos, te, cacao, arroz, etce.

Las transacciones que esos productos originan, resultan extraordinariamente simplificadas por la ausencia completa de aduanas en el puerto franco. *Casi todo el interés de éste consiste en las facilidades que procura á las operaciones de los navíos y á los cambios comerciales.*

CAPÍTULO IV

PUERTO DE HAMBURGO

(CONTINUACIÓN)

Organización y administración del puerto

La unificación de Alemania en 1871, dejaba á la ciudad de Hamburgo el derecho de continuar siendo independiente del sistema aduanero del imperio. Sin embargo, la opinión pública se manifestó muy pronto contraria al mantenimiento de ese privilegio. El canciller Bismark hizo valer en el mismo sentido su influencia poderosísima, y al fin se consiguió, después de largas y difíciles negociaciones, la adhesión de Hamburgo al Zollverein ó unión aduanera alemana.

La incorporación quedó consagrada por la ley del Imperio de 16 de febrero de 1882, y se realizó algunos años más tarde.

Las principales disposiciones de esa ley establecen que *el puerto* en general quedaría, como antes de la promulgación de la ley, fuera del territorio aduanero, y que se crearía dentro de él un distrito en el cual, no sólo el tráfico y el comercio, sino también la explotación de las industrias, sería libre de todo control por parte de la aduana. El Imperio contribuía con la mitad de los gastos necesarios para la transformación de las instalaciones portuarias existentes, requerida por la nueva situación creada por la ley; limitando, sin embargo, esa contribución, á un máximo de 40:000,000 de marcos, pero dejando librada á las autoridades hamburguesas la ejecución del plan.

Ese plan descripto á grandes rasgos consiste, en su faz aduanera, en conservar el puerto propiamente dicho, y especialmente la parte destinada á las embarcaciones de mar, fuera del territorio de la aduana; pero estableciendo á la vez, para el servicio de la navegación interior, un canal de comunicación entre los dos trozos del Elba que limitan el puerto de Hamburgo y se hallan en territorio aduanero. El Elba mismo no podía servir para ese objeto, porque hubiera obligado á separar el puerto franco,—situado en tal caso en la ribera izquierda del río,—de la ciudad y del centro de las transacciones comerciales. Se decidió, pues, construir el «Zollkanal» (canal aduanero), á la derecha del río y alrededor del puerto franco; formando así, al mismo tiempo, una vía de comunicación navegable fuera del territorio franco entre el Elba superior y los almacenes y depósitos del centro de la ciudad.

La administración del puerto de Hamburgo es absolutamente independiente de las autoridades del Imperio. La ejecución de las obras necesarias y su mantenimiento dependen directamente de una Comisión especial (la Baudeputation), en tanto que el tráfico está controlado por otra Comisión especial llamada «Deputation für Handel un Schiffahrt»; pero ambas Comisiones, que por otra parte están obligadas á mantenerse en constante relación, dependen del Senado, que es la suprema autoridad administrativa de Hamburgo.

Los gastos de la administración del puerto son costeados por el Estado de Hamburgo. Las entradas del puerto forman parte del presupuesto general del Estado, no hallándose, por consiguiente, en directa relación con los gastos; de ahí resulta que todos los recursos del Estado pueden indiferentemente y sin limitación aplicarse á las erogaciones que demanda el tráfico marítimo. La administración de aduanas está naturalmente sujeta á las leyes imperiales, pero la aplicación práctica de éstas se ha dejado también confiada á los diversos Estados de la Confederación.

Las autoridades de Hamburgo no han querido hacerse cargo ni de la construcción, ni de la explotación de los almacenes del puerto. Para este doble fin se constituyó, en 1885, la Compañía de Almacenes del Puerto Franco («Freihafen-Lagerhausgesellschaft»), la cual goza de una gran autonomía é independencia en

todos sus actos y transacciones comerciales; sin dejar, naturalmente, de estar sometida á ciertas condiciones generales de control, á ciertas limitaciones en la imposición de tarifas y á la intervención permanente de las autoridades públicas, ejercida por tres representantes del Estado en el Consejo de Administración de la Compañía. Las decisiones de la asamblea general de accionistas que tengan por objeto aumentar el capital de acciones ó de obligaciones de la Compañía, ó hipotecar sus bienes, ó modificar sus estatutos, ó pronunciar la disolución, necesitan la aprobación del Senado de Hamburgo.

Las pérdidas que eventualmente pueda sufrir la Compañía, están á su cargo exclusivo. La ganancia líquida, calculada de acuerdo con los principios comerciales que rigen á ese respecto, se reparte, al contrario, entre el Estado y la Compañía. Ante todo, los accionistas obtienen una suma que puede llegar al 3 1/2 % del capital-acciones; en segundo término, el Estado obtiene el resto de la ganancia líquida hasta un máximum de 5/3 de aquella suma; si hubiere un excedente, el Estado retiraría el 10 % de ese excedente, los accionistas el sobrante hasta completar el 1 1/2 % del capital-acciones, y el Estado otra vez hasta 5/3 del 1 1/2 % del capital acciones. Finalmente, si todavía quedare una suma libre, de la ganancia líquida anual, se reparte en la proporción de 5 : 3 entre el Estado y la Compañía.

De la parte de ganancia líquida correspondiente al Estado, la primera partida (5/3 del dividendo de 3 1/2 %), se considera como equivalente al arrendamiento que la Compañía debiera pagar por los terrenos fiscales que ocupa; el resto lo emplea el Estado en la compra de acciones cuyos dividendos se destinan á su vez al mismo objeto. Las acciones que hayan de comprarse, se determinan previamente por vía de sorteo. El precio de compra se fija tomando el promedio de veinticinco cotizaciones en los últimos cinco años, pero entre los límites de 110 % como mínimo y 150 % como máximo. Hasta el 1.º de julio de 1902, el Estado había adquirido, mediante compras anuales cada vez más considerables, 281 acciones de 9,000 marcos cada una. El capital de acciones de la Compañía es de 9:000,000 de marcos, el capital de obligaciones sube á 10:280,000 marcos.

Además de los almacenes de la «Freihafen-Lagerhausgesellschaft», hay otros, de propiedad privada, en el territorio del puerto franco; el terreno que ocupan ha sido arrendado á los constructores por un plazo de cincuenta años, contra anualidades fijas. Pero todos estos almacenes tienen poca importancia, comparados con los de la «Freihafen-Lagerhausgesellschaft»: sirven principalmente para el comercio particular de sus dueños, y sólo en muy pequeña escala como depósitos generales.

El tráfico entre los buques y los almacenes se efectúa tanto en Hamburgo como en Londres, casi exclusivamente por agua. Sin embargo, existe una importante diferencia á favor de Hamburgo: que en este puerto las lanchas de 20 ó 25 toneladas de carga empleadas para aquel objeto, son generalmente remolcadas por pequeños remolcadores muy rápidos. Como no existen, además, en el Elba exclusas de entrada á las dársenas, este tráfico de lanchaje se efectúa con más prontitud que en el Támesis, y la necesidad de construir canales especiales para él, en el puerto franco, no se hace sentir, gracias también á la constante ampliación de los quais. El trasbordo del buque á la lancha, se verifica de tal modo que la parte del cargamento que no necesita clasificación, pasa directamente á la lancha,—arrimada al costado del buque,—por medio de la misma grúa que ha servido para elevar la carga desde la bodega de la embarcación. Pero cuando se trata de mercancías que deben ser clasificadas, la lancha se coloca á proa ó á popa del buque y contra el quai. No existe una organización especial del lanchaje; la libre competencia se halla, sin embargo, limitada de hecho por la circunstancia de que el manejo de las lanchas y el estivaje de la carga exigen cierta experiencia no adquirible sino después de algunos años de aprendizaje.

Un puerto como el de Hamburgo, obligado á servir á una zona interior vastísima, necesita poder trasbordar directamente de los buques á los vehículos del tráfico mediterráneo, prescindiendo, por consiguiente, de los almacenes de depósito. Esa exigencia ha sido satisfecha proveyendo todos los quais marítimos de un gran número de trochas de ferrocarril que están en conexión con las líneas principales. Esas trochas se hallan, unas entre la ribera y los almacenes, y otras detrás de éstos, á fin de poder tras-

bordar por unas los artículos clasificados, y los no clasificados, por otras. También se ha tratado de facilitar la operación de trasbordo del buque de mar á la embarcación de río arriba («Oberländerkahn»), destinando á estas pequeñas embarcaciones una dársena especial.

Los extractos de leyes y ordenanzas que van en seguida, darán idea clara de la organización portuaria de Hamburgo, en todos sus detalles. Hemos dicho ya que esta organización es esencialmente autónoma, interviniendo en ella la legislación general del Imperio sólo en lo que atañe al régimen aduanero. Por esta razón empezaremos ocupándonos primero de las disposiciones aduaneras comunes á todos los puertos alemanes, y luego de las que se refieren particularmente al Elba y al puerto de Hamburgo.

SECCIÓN I.– **Control aduanero**

A.—LEY GENERAL ADUANERA (1.° DE JULIO DE 1869)

I—Tráfico con el extranjero

§ 1.—Todos los productos de la naturaleza, de la industria y del arte pueden ser importados, exportados y trasportados de un punto á otro del territorio de la Unión.

. . . .

§ 3.—Todos los objetos introducidos del extranjero están libres de derecho mientras la tarifa aduanera no fije para ellos uno de entrada

. . . .

§ 5.—La exportación será también libre de derechos, con las excepciones que fije la tarifa de aduana.

§ 6.—A las mercancías ó artículos de tránsito no se les cobrará derechos de aduana.

. . . .

III—Cobro de los derechos

§ 13.—La obligación, con respecto al Estado, del pago de derechos de aduana, incumbe al que, en el momento de hacer efectivo el pago, es poseedor (propietario natural) del objeto gravado con los derechos

de aduana. Se considera en la misma condición que el poseedor al que retira de un depósito público el objeto gravado con los derechos de aduana.

§ 14.—Los objetos mismos responden de los derechos que los gravan sin miramiento á los títulos que pudiera tener sobre ellos un tercero; y las autoridades aduaneras pueden retener en su poder esos objetos ó embargarlos hasta que se efectúe el pago de los derechos respectivos. La prohibición de disponer de tales objetos, emanada de un funcionario aduanero, tiene todos los efectos de un embargo. El retiro de las mercancías sobre las cuales pesa una deuda aduanera no podrá nunca exigirse, ni aun por los acreedores ó síndicos de un concurso, hasta después de efectuado el pago de los derechos respectivos.

. . . .

IV.—Procedimiento para el control aduanero y cobro de los derechos

§ 16.—Los límites del territorio de la Unión constituyen los límites aduaneros ó la línea de las aduanas. Pueden, sin embargo, partes separadas de uno de los Estados, quedar fuera de los límites aduaneros donde las circunstancias así lo exijan. Para el tráfico entre esas partes de territorio y el territorio general de la Unión, se promulgarán las ordenanzas especiales que se juzguen necesarias.

En los lugares donde el territorio de la Unión esté limitado por el mar, la línea de las aduanas estará constituída por la que separa la tierra del agua. Lo mismo ocurrirá cuando el límite del territorio sea un río en la parte de éste influenciada por las mareas.

La zona dentro del territorio aduanero inmediata á la línea de las aduanas y cuyo ancho se determinará en cada caso según las circunstancias locales, constituye el distrito limítrofe (*Grensbezirk*). Este distrito quedará separado del territorio de la Unión por una línea que se demarcará claramente.

§ 17.—Las vías aduaneras son:

a) Todas las vías férreas que sirven para el tráfico del público y que atraviesan los límites de la Unión ó comienzan en ellos.

b) Los puertos de mar, en cuanto no sean expresamente excluídos. En los puertos de mar se comprenden sus canales de entrada.

c) Las vías terrestres ó fluviales expresamente designadas que penetran en el territorio de la Unión y permiten un tráfico importante con el extranjero. Donde los limites aduaneros estén constituídos por aguas navegables, se determinarán expresamente los lugares de desembarque.

§ 18.—Para efectar la fijación y el cobro de los derechos de aduana, se instalarán oficinas de aduana, y cuando no se las pueda instalar bastante cerca de la línea de aduana, habrá sobre ésta apostaderos de aviso.

. . . .

V.—Disposiciones generales para la importación, exportación y tránsito

§ 21.—La persona que introduzca mercancías ú objetos cualesquiera, que estén sometidos al pago de derechos ó que por el modo de embalaje no permitan reconocer de inmediato su calidad, sólo podrá en general trasponer la línea de las aduanas,—ya sea por agua ó por tierra,—durante el día y siempre por una vía aduanera, y no podrá desembarcar sino en los lugares de desembarco autorizados, salvo el caso de peligro apremiante ó de fuerza mayor.

Igualmente los objetos que pagan derechos de exportación ó cuya exportación debe avisarse, no podrán en general trasponer la línea de las aduanas sino durante el día y sobre una vía aduanera. Las mercancías de libre tráfico no sujetas al pago de derechos de exportación, están libres de las condiciones que preceden, aun cuando se las exporte embaladas.

Las condiciones citadas sufren excepción en los casos siguientes:

a) Para las embarcaciones de pesca que sólo introducen productos frescos del mar;
b) Cuando se trate de salvataje de objetos naufragados;
c) Cuando la oficina principal de aduana, en casos especiales, haya expedido el permiso correspondiente antes de empezar el trasporte. En el boleto de permiso deben constar el nombre del conductor de las mercancías, las mercancías mismas, la vía del trasporte y el plazo de validez del permiso.

§ 22.—Es obligatorio declarar el cargamento á la llegada. Las declaraciones son ó generales ó especiales.

La declaración general (indicación del cargamento, manifiesto), contendrá:

....tratándose de buques, el nombre ó el número del buque;
el nombre y domicilio del destinatario de las mercancías;
el número de los fardos, su modo de embalaje, marcas y cifras, así como una descripción general de la naturaleza de las mercancías cargadas.

La declaración contendrá además la manifestación firmada del declarante de que los datos que presenta son exactos.

La revisión por parte de la oficina de despacho es general, mientras no haya razones excepcionales que impongan otro procedimiento, ó mientras los interesados mismos no pidan la revisión especial. Regularmente se aplicará en tales casos el cierre oficial de las mercancías y la expedición de una boleta de control del tipo I, la cual contendrá una indicación de las mercancías á que ella se refiere. Esa indicación podrá basarse en la declaración existente ó en las resultancias de la revisión, y detallará: el número de los fardos, su marca, la descripción del modo de cierre oficial aplicado, el nombre y domicilio del destinatario, el nombre de la oficina de destino y el plazo dentro del cual debe presentarse la prueba de la llegada de dichas mercancías á aquella oficina.

. . . .

§ 42.—Si no existe una declaración especial completa (§ 22), habrá ordinariamente que someter las mercancías á una revisión especial en la oficina aduanera fronteriza. Sin embargo, cuando la deficiencia de la declaración consista únicamente en que la indicación de la naturaleza de las mercancías se haya hecho tan sólo según la nomenclatura usual ó comercial, ó en que se hayan omitido los datos del peso neto de las mercancías diversamente tarifadas y que se hallen embaladas en un solo fardo, podrá prescindirse de aquella formalidad, despachándose las mercancías sin previa revisión especial, mediante la boleta de control del tipo I, á condición de que pueda aplicarse á las mercancías un cierre seguro, ó que las autoridades ordenen la escolta aduanera.

§ 43.—En general, se aplicará el cierre á cada fardo. Con todo, si la oficina de despacho lo juzga conveniente, podrá considerarse suficiente el cierre del vagón ó del buque.

En caso de mercancías revisadas especialmente, puede prescindirse de la aplicación del cierre oficial, á menos que los interesados mismos lo soliciten, y siempre que no sea de temer durante el trasporte una sustitución de mercancías.

§ 44.—La persona á pedido de la cual se haya extendido una boleta de control de tipo I, se compromete, al firmar dicha boleta, á someter las mercancías en ella indicadas á la revisión y al despacho ulterior, sin alteración en su naturaleza y cantidad, dentro del plazo y en el lugar fijados; se hace igualmente responsable por el importe del derecho de aduana que corresponda, ó por el más alto, según la tarifa, cuando la naturaleza de las mercancías no haya sido fijada por la revisión especial ó cuando se trate de objetos que, ateniéndose á la declaración, están libres de derechos.

El porteador está obligado: á conducir á su destino las mercancías sin hacerles sufrir alteración alguna, ó presentarlas, junto con la boleta de control, á la oficina que debe verificar el despacho definitivo,

y á conservar hasta entonces sin deterioro el cierre oficial que eventualmente se les hubiera aplicado.

. . . .

§ 51.—Si á pedido del declarante el pago de los derechos fijados en virtud de la revisión especial hubiera de hacerse en otra oficina autorizada para ello, se le expedirá una boleta de control del tipo II, la cual indicará: la cantidad y naturaleza de las mercancías, según haya resultado de la revisión, el nombre y domicilio del destinatario, el importe de los derechos liquidados, dónde deben éstos cobrarse, si se ha dado fianza por ellos y, en fin, el plazo dentro del cual debe presentarse la prueba del pago de los citados derechos.

No obstante, sólo se expedirán boletas de control del tipo II, cuando los derechos de aduana correspondientes á las mercancías para las cuales se solicita la boleta, importen cuando menos 5 thalers.

VIII—Disposiciones relativas á la importación y exportación por mar

. . . .

§ 90.—Se incluirán en los reglamentos especiales de cada puerto, disposiciones más detalladas sobre los procedimientos aduaneros que deben observarse para la importación y exportación por mar, teniéndose en cuenta las condiciones locales.

. . . .

XIII—Depósitos de mercancías que no han pagado los derechos aduaneros

§ 97.—Para fomentar el comercio de tránsito y el tráfico interno, se instalarán, bajo la superintendencia oficial, lugares públicos de depósito en los mercados más importantes del territorio de la Unión aduanera, así como en las localidades fronterizas donde exista una oficina principal de aduana y siempre que las circunstancias lo aconsejen. En estos lugares de depósito las mercancías podrán permanecer sin pagar derechos hasta que se les dé ulterior destino.

Estos lugares públicos de depósito pueden ser:

depósitos generales (galpones, barracas, puertos francos);
depósitos limitados,
y depósitos libres (§ 107).

. . . .

§ 107.—En las ciudades marítimas más importantes de la Unión aduanera, pueden establecerse depósitos libres anexos á los puertos.

Tales depósitos libres serán considerados desde el punto de vista de

la legislación aduanera, como territorio extranjero, de acuerdo sin embargo con los reglamentos especiales que se apliquen en cada caso. Los espacios destinados al embarque, desembarque y depósito, serán separados de un modo eficaz y seguro del territorio adyacente.

B.—Disposiciones generales relativas á la importación y exportación de mercaderías, acordadas por el Consejo de la Confederación alemana el 12 de julio de 1888.

I. — Normas para la importación

1.—ENTRADA Á LOS PUERTOS.

A.—*Puertos dotados de apostaderos de aviso.*

. . . .

Artículo 5.° Todo patrón de embarcación que se disponga á arribar á un puerto debe dar aviso al apostadero del puerto y entregar al empleado encargado de la revisión aduanera,—cuya llegada está obligado á esperar,—todos los documentos relativos al cargamento de su buque. El patrón está asimismo obligado á entregar en el apostadero una declaración, firmada por él, indicando las entradas á la bodega ú otros depósitos no aparentes que pudieran existir en el buque (declaración de escotillas, *Lukendeklaration*), y á mostrar á dicho empleado estas entradas y depósitos en el buque mismo.

Art. 6.° Cuando las condiciones locales así lo aconsejen, podrán los reglamentos de puerto, prescribir en correspondencia con el artículo anterior, que los buques de arribo fondeen en un sitio determinado, próximo al apostadero de aviso, y que no puedan abandonarlo hasta que, terminada la revisión, obtengan el permiso del empleado de aduana; evitando así todo tráfico entre los buques y tierra.

Art. 7.° Para la continuación del viaje, el buque deberá ser escoltado por un empleado de aduana. Sin embargo, podrá bastar, si así lo determina la aduana y las condiciones locales no aconsejan lo contrario, el cierre bajo sellado de las escotillas, etc., del buque.

En caso de haber á bordo mercancías ó artículos depositados en lugares que no pudieran cerrarse bajo sellado, estas mercancías ó artículos se anotarán de la manera más clara y segura posible,—por el número de piezas y naturaleza del embalaje,—en la declaración de escotillas ó en la boleta de apostadero (artículo 8.°).

Cuando se ordene el escoltamiento del buque por un empleado de aduana, ya no tendrán lugar el cierre bajo sellado y la indicación de

las mercancías ó artículos que se hallen en lugares que no puedan cerrarse.

Por excepción podrá prescindirse, para el tráfico entre puertos determinados, de las precauciones establecidas en este artículo.

Art. 8.º Los comprobantes del cargamento, cuya entrega se hace obligatoria por el artículo 5.º (incluída la declaración de escotilla) puestos bajo sobre (lacrado y sellado en presencia del patrón del buque), serán dirigidos por el apostadero de aviso á la correspondiente oficina fronteriza de aduana. A este efecto, se entregarán esos comprobantes junto con la boleta de apostadero, al empleado que escolte al buque, ó, en caso de no ir dicho empleado (artículo 7.º), al patrón mismo. En la boleta de apostadero se indicará (en letras) el número de los plomos y sellos aplicados.

El patrón deberá entonces, sin más demoras que las que pudieran ocasionar el mal tiempo ú otras causas independientes de su voluntad, continuar su viaje hasta la oficina fronteriza de aduana, y no podrá, entretanto, introducir alteración alguna en el cargamento.

Art. 9.º Se permitirán ciertas alteraciones de las reglas establecidas en los artículos 7.º y 8.º, si lo exigen las condiciones locales:

a) en puertos donde el empleado que ha de escoltar al buque sube á bordo de éste, no en el apostadero de aviso, sino en el camino entre el apostadero y la oficina fronteriza de aduana; ó donde existen otras dificultades para el control aduanero;

b) en puertos donde siempre se aplique la norma de hacer escoltar el buque por un empleado;

c) en puertos donde la distancia entre el apostadero y la oficina fronteriza, sea tan corta que no haya dificultad en observar de tierra ó del apostadero la marcha del buque hasta su llegada á la oficina de aduana, y donde por consiguiente el cierre del buque ó el escoltamiento oficial sólo en casos excepcionales tendría razón de ser;

d) también en casos apropiados, especialmente cuando ocurre el escoltamiento oficial, podrá permitirse que la entrega de la declaración de escotillas ó la revisión de las entradas á la bodega y depósitos sólo tenga lugar á la llegada á la oficina fronteriza; así como también podrá prescribirse que la lista de provisiones (artículo 19 *c*) sea entregada en el apostadero.

Art. 10. A los patrones de buques que visiten periódicamente el puerto, se les podrá permitir que en lugar de presentar á cada viaje la declaración de escotillas (artículo 5.º), la presenten una sola vez. Esta declaración, certificada oficialmente, se tendrá siempre á bordo á la disposición de los empleados, y no será necesario renovarla sino cuando ocurran alteraciones.

Art. 11. Inmediatamente después de la llegada del buque, despachado por el apostadero, á la oficina fronteriza, deberá ocupar el lugar que un empleado de ésta le señale, y su patrón ó quien legítimamente lo represente, dará aviso á la oficina, á la cual entregará al mismo tiempo la boleta de apostadero y los documentos de á bordo que se le confiaron bajo sello, prestando ante la oficina todas las declaraciones necesarias para el despacho aduanero. Si los documentos no están en manos del patrón por haber venido el barco bajo escolta, aquél lo expresará así á la oficina para que ésta ordene el cese del escoltamiento y la entrega de los documentos.

Art. 12. El procedimiento que ha de observarse después, coincide con el que más abajo se prescribe para las oficinas fronterizas de aduana no provistas de apostaderos de aviso, con la sola modificación de que, en las oficinas fronterizas con apostaderos, los papeles de bordo y las declaraciones de escotillas deben entregarse ya en el apostadero, y que el cierre del buque (artículo 7.º) aplicado en el apostadero puede ser mantenido, cuando por los resultados de la revisión provisoria (artículo 21) se considere conveniente esa garantía, hasta que el buque empiece la descarga ó hasta que sea definitivamente despachado.

Art. 13. Las disposiciones de los artículos 5.º y 12 se aplicarán también en aquellas oficinas fronterizas que se declaren apostaderos de aviso con relación á otras oficinas fronterizas, en cuanto se cometa á las primeras el despacho de los buques de arribo en lo referente al procedimiento de aviso. Respecto al procedimiento que aquellas oficinas deben observar para el despacho aduanero, valdrán las siguientes disposiciones para los puertos sin apostaderos de aviso.

B.—Puertos sin apostaderos de aviso

Artículo 14. A su llegada al puerto, el patrón de un buque sujeto á la revisión aduanera debe notificar su presencia á las autoridades del puerto, y hacer ocupar á su embarcación el sitio que ellas le indiquen. El mismo patrón personalmente, ó su legítimo representante, debe presentarse á la oficina de la aduana, entregar los documentos relativos al cargamento de su buque y declarar la clase de despacho aduanero que desee.

Art. 15. Para los buques que, por el procedimiento de aviso (*Ansageverfahren*), deben más tarde ser objeto de otro despacho (artículo 34), puede permitirse que los papeles sean entregados á los empleados mandados á bordo del buque para efectuar el despacho aduanero.

Art. 16. Antes de que se haya realizado la revisión provisoria del buque (artículo 21), no puede éste, sin permiso de las autoridades de

aduana, ni atracar á tierra, ni entrar en ningún género de tráfico, sea con tierra sea con otros buques. También podrá prescribirse que, hasta que haya terminado la revisión, deberán los buques mantener izada la bandera en el sitio de costumbre.

Art. 17. La oficina de aduana está autorizada para hacer ocupar por sus empleados el buque á su llegada. A dicha oficina deberá notificarse anticipadamente todo cambio de fondeadero del buque.

Art. 18. Se permitirá á los pasajeros abandonar el buque después de despachados sus equipajes,—operación que los empleados de aduana deberán efectuar á la mayor brevedad, luego de recibido el pedido correspondiente.

A los artículos destinados al comercio y sujetos á derechos de aduana, que los pasajeros lleven consigo, se les aplicarán las disposiciones de los artículos 19 y siguientes.

2.—DESPACHO EN EL PUERTO

A.- Despacho de los buques para descargar

Artículo 19. Dentro de las veinticuatro horas después de la llegada de un buque al puerto, su patrón ó representante está obligado á preparar, de acuerdo con las instrucciones respectivas, y á entregar en la aduana, los siguientes documentos:

a) una declaración general del cargamento (manifiesto);
b) una declaración relativa á las entradas ó accesos á la bodega y cualesquiera depósitos de carga no aparentes que pudiera haber en el buque (declaración de escotillas, *Lukendeklaration*);
c) una declaración sobre la existencia á bordo de provisiones de boca ú otras pertenecientes al buque, y destinadas á la tripulación y pasajeros ó al buque mismo (pinturas, barnices, etc.); así como también sobre los objetos de inventario del buque (lista de provisiones).

A pedido de los interesados, la aduana puede prorrogar prudencialmente el plazo para la entrega de dichos documentos.

En vez de la declaración general *a*), puede ya entregarse la declaración especial (artículo 25), la cual deberá en tal caso comprender también los datos prescriptos para la primera.

Para los buques sin carga puede prescindirse de la declaración general, y considerarse suficiente la manifestación del patrón de que su buque no trae carga. También puede prescindirse para tales buques, de la declaración de escotillas.

Para los buques que durante su estadía en el puerto se hallan bajo constante vigilancia oficial, puede prescindirse de la obligación de presentar la lista de provisiones.

Art. 20. Para la redacción de la declaración general (artículo 19 *a*), se devolverán al patrón, sellados y numerados, los documentos relativos al cargamento (artículo 14) que éste había entregado á la aduana.

Estos documentos, que el patrón debe agregar nuevamente á la declaración, serán inmediatamente cotejados por la oficina con la declaración misma y, una vez comprobada la concordancia, ó una vez dilucidada toda alteración ó corrección introducida en la declaración, se devolverán al patrón del buque.

La lista de provisiones (artículo 19 *c*) debe redactarse en dos ejemplares, de los cuales uno se entregará al patrón después de la revisión (artículo 21), para que lo conserve hasta que su buque se haga otra vez á la mar.

Para aquellos buques á bordo de los cuales se lleve una contabilidad exacta sobre las provisiones de boca y otras destinadas al uso de la tripulación y pasajeros y del buque mismo, y sobre las piezas del inventario del buque, se podrá en la lista de provisiones hacer referencias á los libros correspondientes; no será entonces necesario mencionar especialmente en aquélla los objetos indicados en estos libros. Las escrituras en cuestión deben presentarse á los empleados inspectores de la aduana para que las visen.

Art. 21. Después de efectuada la entrega de las declaraciones mencionadas en el artículo 19, se verifica la revisión provisoria del buque. Al efectuarla deben los empleados comprobar lo siguiente:

a) que la declaración de escotillas (artículo 19 *b*) relativa á las entradas á la bodega ó cualesquiera otros depósitos no aparentes del buque, que deben ser mostrados en el buque mismo á los empleados de aduana, está completa y correcta;

b) que los depósitos de mercancías indicados como susceptibles de ser cerrados, se prestan realmente á la aplicación del cierre con sello oficial, en condiciones de completa seguridad;

c) que todas las mercancías que se hallan fuera de esos depósitos están indicadas en la declaración general.

Al mismo tiempo tendrá lugar la revisión especial de las provisiones, así como la de los efectos pertenecientes á la tripulación y de los equipajes de los pasajeros, á menos que estos equipajes hayan sido ya despachados de acuerdo con el artículo 18, ó que se prefiera para ellos el control de guía. Igualmente, tendrá lugar en lo posible, la revisión de las provisiones para uso del buque (pinturas, barnices, lona, cuerda, etc.) y de los utensilios y piezas de inventario (véase artículo 31).

Art. 22. Las provisiones de bordo se considerarán libres de los derechos y del control aduaneros, en cuanto ellas no excedan á las cantidades que se conjeturen suficientes para el consumo de la tripulación durante la estadía del buque en el país. Lo que exceda á esas cantidades estará sujeto al pago de los derechos de aduana, á menos que el patrón del buque prefiera que dicho excedente sea separado y encerrado en depósitos del buque mismo bajo sello oficial.

El excedente puede también ser depositado en los almacenes de la aduana ó, en casos convenientes, dejado bajo la custodia del patrón.

Si á causa de una estadía del buque en el puerto, más larga que la prevista, se agotaran las provisiones libres de derechos, se podrá poner en las mismas condiciones una parte del excedente separado, haciéndose en los dos ejemplares de la lista de provisiones la anotación oficial correspondiente.

Toda provisión de bordo que se desembarque para traficar con ella libremente estará sujeta al pago de derechos (véase artículo 47).

Art. 23. Los utensilios ordinarios de bordo que entran con el buque en el territorio aduanero, quedan libres de derechos de aduana.

Todos los demás muebles de inventario gozarán de la misma franquicia, mientras queden á bordo.

Los artículos de inventario de la clase contemplada en el inciso anterior y que deban desembarcarse, serán objeto de una notificación á la aduana, y estarán sujetos al pago de los derechos ordinarios de importación, á menos de justificarse que proceden del interior del país, ó de haber satisfecho los derechos aduaneros, ó sido declarados libres de todo derecho, por ser útiles de viaje ó por otra causa.

Para facilitar la justificación de la procedencia, etc., pueden los patrones llevar estados de inventario, en los cuales se haga constar oficialmente la entrada de nuevos objetos provenientes del libre tráfico del interior del país. Si no hubiere reparos que hacer en cuanto á la identidad del artículo de inventario que se desea introducir en el país, con el indicado en los estados de inventario, podrá prescindirse de otros justificativos.

Art. 24. Tan pronto como se haya terminado la revisión provisoria del buque (artículo 21), quedará el buque bajo la vigilancia oficial, ó bien se procederá á sellar todos los depósitos de carga del mismo, en los cuales se encerrarán también las mercancías sujetas al pago de derechos, que pudiera haber sobre cubierta ó en los camarotes, siempre que las mercancías se presten á esa operación y no hayan sido objeto de la revisión especial. Igualmente serán encerrados bajo sello, los artículos de inventario y los útiles navales no despachados todavía.

Art. 25. Dentro de un plazo que las autoridades aduaneras fijarán consultando las condiciones locales, y que se contará desde la llega-

da del buque al puerto, el patrón del buque ó el recibidor de las mercancías del cargamento, deberá declarar especialmente dichas mercancías á la oficina fronteriza de aduana. La declaración general puede utilizarse á la vez para la declaración especial de los artículos libres de derechos que se hallen en el cargamento y se deseen entregar al libre tráfico desde la llegada á la oficina fronteriza de aduana. La declaración general debe entonces ser completada con la indicación de la cantidad de los artículos é indicación más precisa de su naturaleza (véase también artículo 19, inciso 3). Cuando la declaración es entregada por el recibidor de las mercancías, puede la oficina exigir que éste justifique su calidad de tal por la exhibición del conocimiento ó por otro medio adecuado.

Art. 26. La descarga de los buques sólo podrá efectuarse en los parajes determinados por las autoridades aduaneras. El permiso para la descarga se dará en el orden en que se efectuó la entrega de las declaraciones especiales. En igualdad de otras condiciones decidirá al respecto el orden de la llegada de los buques al puerto.

Art. 27. En casos urgentes (por ejemplo, tratándose de buques averiados), puede procederse á la descarga inmediata, con permiso de la aduana. Para los buques de vapor, se tratará de acelerar el despacho en lo posible.

Art. 28. La descarga está permitida antes de la entrega de las declaraciones general y especial, cuando dicha operación se lleva á cabo bajo la inspección oficial y existen además espacios cómodos para guardar con seguridad bajo sello las mercancías desembarcadas, hasta el momento del despacho aduanero.

Art. 29. El patrón está obligado á efectuar sin demora la descarga tan pronto como la aduana se lo indique, para cuyo fin deberá tomar un número conveniente de trabajadores; en caso contrario, la aduana está autorizada para llevar á cabo la descarga del buque á costa y riesgo del patrón. Según las necesidades locales, se podrá controlar el desembarco de la carga por medio de libretas, boletos de descarga, etc.

Art. 30. Las horas hábiles para el despacho serán, de octubre á febrero inclusive, de las 7 1/2 á las 12 a. m. y de la 1 á las 5 1/2 p. m. en los demás meses, de las 7 á las 12 a. m. y de las 2 á las 5 p. m.

Cuando excepcionalmente se permita descargar un buque durante la noche á pedido del patrón, éste deberá procurar á su costo la iluminación necesaria.

Art. 31. Luego de terminada la descarga, se procederá al despacho de las provisiones para uso del buque, utensilios y piezas de inventario, siempre que á ello no se haya procedido durante la revisión provisoria del buque. A la vez se verificará la revisión definitiva. Durante esta revisión deben inspeccionarse todos los compartimien-

tos del buque, á fin de llegar al convencimiento de que no queda á bordo ningún objeto no declarado y sujeto á derechos de aduana en caso de ser desembarcado.

Terminada la revisión definitiva, si la aduana lo ordenase, el patrón deberá remover su buque del sitio de descarga.

Art 32. Los objetos descargados, serán sin demora revisados,—á menos de que, por excepción, la aduana permita lo contrario,—y alejados en seguida del sitio destinado á la revisión.

B—Despacho de los buques que siguen viaje

Artículo 33. A pedido del patrón de un buque, puede la oficina fronteriza de aduana permitir que éste siga viaje,—sin obligación de desembarcar provisoriamente su carga,—hasta otra oficina aduanera del interior, que efectuará el despacho del buque. En este caso podrá optarse entre el procedimiento de aviso y el de control de guía.

Art. 34. Cuando se aplique el procedimiento de aviso, el despacho se efectuará de acuerdo con las prescripciones de los artículos 5.º á 10.

Por regla general, el buque será ocupado por dos empleados de aduana, quienes deberán vigilarlo y acompañarlo hasta el punto de destino. Queda librado al buen criterio de la oficina el dedicar á dicho objeto un solo empleado en vez de dos, cuando ello parezca suficiente para garantizar los intereses aduaneros.

Si hay un apostadero de aviso antes de la oficina fronteriza de aduana, los empleados que escolten al buque retirarán los sellos ó plomos del cierre en caso de que ellos hubieran sido aplicados en el apostadero, y redactarán otra boleta de aviso (artículo 15) para el transporte hasta el punto de destino.

Art. 35. Podrá permitirse á los patrones de los buques despachados por el procedimiento de aviso según el artículo 34, la aceptación de carga suplementaria (*Beiladung*) consistente en efectos de pasajeros y otros objetos que se hallen en libre tráfico, ó en mercancías despachadas bajo control de boleta de guía, de boleta de declaración ó de boleta de tránsito, á condición de que esos objetos puedan cargarse separados de los demás artículos.

El patrón debe en tal caso presentar, junto con los otros papeles referentes á estos objetos de cargamento suplementario, la indicación detallada de todos ellos, la cual servirá de base al control oficial del embarque. Esta indicación y aquellos papeles serán, después de sellados, entregados á los empleados que escolten al buque, á fin de que éstos los entreguen á su vez á la oficina aduanera del lugar de destino.

Art. 36. Si la carga del buque ha de seguir viaje en el mismo,—sin haber sido previamente desembarcada,—bajo control de guía, con el

fin de ser despachada más tarde, se aplicarán las disposiciones de los artículos 19 á 25. El despacho se efectúa sobre la base de la declaración especial, que debe formularse. Si la declaración ha sido presentada en forma, no es necesaria la revisión de las mercancías.

Art. 37. La continuación del viaje tendrá lugar bajo cierre y aplicación de sellos en todos los compartimientos de carga del buque, ó, —en caso de no poderse efectuar esta operación en las condiciones de seguridad necesarias,—bajo escolta oficial. La declaración de escotillas (artículo 19 *b*) y la lista de provisiones del buque (artículo 19 *c*), junto con los otros papeles del buque, serán oficialmente sellados, agregados al boleto de guía y entregados al patrón ó á los empleados escoltantes, para ser presentados en la oficina correspondiente.

A la carga suplementaria, si la hubiera, se aplicarán las disposiciones del artículo 35.

Art. 38. El despacho en la forma indicada en el artículo 33, es también aplicable cuando se desembarca una parte de la carga en la oficina fronteriza de aduana y sólo el resto de la carga sigue viaje sin haber sido bajado á tierra. Se aplicarán entonces á la parte de carga desembarcada las reglas de los artículos 19 y 32 ó del artículo 46, y á la parte de carga que sigue viaje se aplicarán las disposiciones de los artículos 33 y 37.

Si la parte de carga que sigue viaje ha de ser despachada con guía, debe declararse especialmente, y separarse de la parte á desembarcar (véase también artículos 44 y 45).

Art. 39. Los patrones de buques deben continuar su viaje al punto de destino inmediatamente, sin más demoras que las impuestas por causas naturales; y durante la continuación de dicho viaje les está prohibido alterar en manera alguna el cargamento. Sin permiso de las autoridades aduaneras, los buques en viaje no podrán atracar á tierra ni tener tráfico con tierra ó con otros buques.

Art. 40. El procedimiento que deba seguirse más adelante, dependerá de las normas reglamentarias vigentes en el puerto de destino relativamente al despacho aduanero.

C. - *Disposiciones especiales*

a) Aligeramiento de carga

Artículo 41. Si antes de la entrada de un buque al puerto, su cargamento tuviera que ser trasbordado total ó parcialmente en lanchas, el patrón del buque estará obligado á dar aviso de ello á la oficina fronteriza de la aduana al tiempo de entregar los documentos relativos á la carga, y estará además obligado á suministrar una boleta de lanchaje referente á la carga de cada lancha.

El trasbordo se efectúa bajo la vigilancia oficial. Para la continuación del trasporte de las mercancías á la oficina fronteriza de aduana, ocurrirá el cierre del buque ó el escoltamiento oficial, según lo dispongan los reglamentos locales respectivos; en casos apropiados podrá prescindirse de una cosa y otra.

La boleta de lanchaje en la cual los empleados controladores deberán inscribir la indicación de las piezas ó fardos trasbordados, debe proveerse, al terminar el trasbordo, de la certificación correspondiente del empleado controlador y del conforme del patrón de la lancha, y confiarse bajo sello á éste ó al empleado escoltante para que la entregue á la oficina fronteriza.

Se podrá prescindir, si lo permite la aduana, de los boletos de lanchaje y de la indicación de las mercancías cargadas en cada lancha.

Art. 42. Cuando el trasbordo en lanchas deba efectuarse junto al apostadero de aviso ó á la oficina fronteriza, se seguirá el procedimiento indicado en el artículo 41.

En los demás casos, deben aplicarse: para el despacho en el apostadero de aviso, los artículos 5-8; para el procedimiento ante la oficina fronteriza de aduana, los artículos 11 y 12 ó 14-17, y con respecto á las mercancías que se hayan de desembarcar en la oficina fronteriza los artículos 19-32.

Para las lanchas basta dar una vez por todas la declaración de escotillas (artículo 10); y aún podrá en ciertas circunstancias prescindirse completamente de esta declaración.

Si el trasbordo en lanchas se hace en el apostadero, deben indicarse individualmente las lanchas en la boleta de aviso.

Cuando toda la carga del buque haya sido trasportada á las lanchas, puede procederse inmediatamente en el lugar á la revisión definitiva del buque (artículo 31).

Art. 43. El despacho por el procedimiento de aviso ó bajo control de guía que autorizan los artículos 33-38 para las mercancías que siguen viaje por agua hasta el punto de destino, es también permitido cuando el cargamento ha sido previamente trasbordado á lanchas en todo ó en parte.

Art. 44. En el despacho por el procedimiento de aviso se aplicarán las disposiciones de los artículos 41 y 42 ó, en su caso, las del artículo 34. No es permitido este despacho cuando una lancha recibe cargamento de diversos buques. El patrón del buque debe,—también en el caso de que su buque haya trasbordado todo su cargamento en lanchas—tomar á su cargo, personalmente ó por apoderado, la declaración en forma exigida en el punto de destino.

Art. 45. Si el despacho tiene lugar bajo control de guía (artículo 36), debe prepararse una boleta de guía para cada lancha, y también para el buque mismo si éste ha de seguir viaje más allá de la oficina fronteriza.

b) Trasbordo en ferrocarril

Artículo 46. Si el cargamento del buque está destinado total ó parcialmente á seguir viaje por ferrocarril, la descarga del buque y el trasbordo de las mercancías en los vagones se efectuarán bajo la vigilancia oficial y tomando por base la declaración general, que debe prestarse. El despacho de las mercancías que han de seguir viaje por ferrocarril será de acuerdo con las normas que adopte la aduana para esta clase de trasportes. No es necesaria la presentación de una declaración especial de las mismas.

El procedimiento contemplado sólo es permitido, sin embargo, cuando el ferrocarril llega hasta el puerto mismo y cuando, además, existen locales cerrados para recibir las mercancías desembarcadas. Este procedimiento puede aplicarse tanto en las oficinas fronterizas de aduana como en las oficinas aduaneras del interior á las cuales puedan llegar buques sometidos al procedimiento de aviso.

c) Despacho de los buques provenientes de puertos nacionales

Artículo 47. A los buques provenientes de puertos nacionales por vía marítima, se aplican en general las mismas normas que á los buques provenientes del extranjero.

Sin embargo, si las mercancías han sido despachadas por una oficina de aduana nacional, de acuerdo con las disposiciones de los artículos 57 y siguientes, bajo control aduanero y para ser de nuevo introducidas, las rotulaciones (*Bezettelungen*) de dicha oficina reemplazarán á las declaraciones general y especial (artículo 19 *a* y 25), y la revisión y despacho ulterior de las respectivas mercancías tienen lugar de acuerdo con las normas ordinarias.

No es necesaria la presentación de declaración de escotillas (artículos 5.º ó 19 *b*).

Las provisiones de bordo, cuando se demuestre mediante un certificado de declaración su proveniencia del tráfico libre del interior, no estarán sujetas al pago de derechos, y por consiguiente no habrá necesidad de incluirlas en la lista de las provisiones (artículo 19 *c*).

Las boletas oficiales deben ir acompañadas, al efectuarse la reintroducción de las mercancías, por la declaración, firmada por el patrón del buque, de que no tiene á bordo más artículos de cargamento que los indicados en dichas boletas. Si durante el viaje se embarcaren artículos extranjeros, habrá que presentar una declaración general relativa á todo el cargamento. Con respecto á la parte del cargamento proveniente del país, se podrá sin embargo hacer simple referencia á la rotulación oficial correspondiente.

Se permite el despacho ulterior de los buques que proceden de puertos nacionales, de acuerdo con los artículos 33 á 40. Las rotulaciones oficiales que acompañan á la carga reemplazan entonces igualmente á la declaración (inciso 2.°).

Art. 48. Para los buques que trafican regularmente entre puertos nacionales por vía marítima, pueden concederse facilidades excepcionales.

4.—DESPACHO DE LOS BUQUES QUE AL DEJAR EL PUERTO SE DIRIGIRÁN NUEVAMENTE AL EXTERIOR

Artículo 49. Si sólo una parte del cargamento ha de ser desembarcada debiendo el resto ser de nuevo exportado, el patrón indicará también este último en la declaración general (artículo 19 *a*); pero no tendrá que hacer respecto de él declaración especial. La parte del cargamento destinada á desembarcarse estará sujeta á las disposiciones de los artículos 25 y siguientes; el resto del cargamento quedará hasta la salida del buque bajo la vigilancia oficial.

Art. 50. Cuando la parte del cargamento destinada á ser reexportada deba igualmente desembarcarse, la aduana podrá exigir que sea también declarada especialmente. Podrá prescindirse de la declaración cuando la reexportación haya de verificarse en breve y sea, además, fácil de mantener la vigilancia de las mercancías. Si la aduana lo considerara oportuno, podrá ordenar que las mercancías sean colocadas provisoriamente en depósito.

Estos preceptos se aplicarán también cuando el desembarque de las mercancías destinadas á la importación no se realice en el puerto mismo, sino—después del despacho provisorio ulterior, según el procedimiento de aviso ó de control de guía—en otro puerto interior, debiendo el resto del cargamento destinado á la reexportación ser reembarcado á la vuelta del buque.

Art. 51. Tratándose de buques que visitan el puerto pero vuelven á hacerse á la mar con su cargamento,—incluyéndose en este caso los que entran al puerto de arribada ó para invernar,—queda librado al juicio de la oficina de aduana limitarse á proceder al cierre bajo sellos del buque, ó á establecer la vigilancia oficial sobre él, ó bien exigir á la vez la presentación de las declaraciones á que se refiere el artículo 19. La oficina está igualmente autorizada en tales casos para tomar otras medidas aconsejadas por el interés de la aduana.

Art. 52. Los buques que sólo visiten la rada, absteniéndose de todo tráfico con tierra ó con los otros buques, no serán sometidos á las disposiciones de los artículos 14 y siguientes. Pero si se tuviere en vista tal tráfico, el patrón del buque deberá comunicarlo á la oficina fronteriza de aduana, y acatar las órdenes consiguientes que ésta le transmita.

La misma obligación alcanza á aquellos buques que invernan en la rada. La oficina fronteriza está autorizada á limitar el tráfico con tierra á ciertas horas del día y á sitios determinados de la costa.

5.—TRÁFICO DE BOTES

Artículo 53. Los botes cargados, con procedencia de la rada ó de lugares de la costa, sólo podrán acercarse á una distancia de ésta que determinarán los reglamentos locales. No están sometidos á esta prescripción, los pequeños botes (*Nachen*) descubiertos, cargadós con artículos libres de derechos.

Los botes cargados con artículos que pagan derechos de aduana ó con artículos embalados, no pueden atracar sino á los sitios especialmente indicados para ellos.

En los reglamentos de los puertos de río con tráfico marítimo, se incluirán disposiciones referentes al tráfico con embarcaciones exclusivamente fluviales.

6.—REMOLCADORES Á VAPOR

Artículo 54. Para los remolcadores á vapor podrán concederse ciertas facilidades respecto al despacho aduanero.

7.—ENCALLAMIENTOS

Artículo 55. En caso de encallamiento la oficina fronteriza de aduana debe tomar inmediatamente, después de recibido aviso, las medidas que exijan las circunstancias para el salvataje de las mercancías, de las provisiones de bordo y de los artículos de inventario, así como para salvaguardar los intereses aduaneros.

El patrón del buque y su tripulación deberán someterse á las disposiciones que tome la Aduana.

II.—Normas para la exportacion

1.—PROCEDIMIENTO CUANDO EL EMBARQUE OCURRE EN UN PUERTO DE SALIDA

A—*Artículos libres de impuestos de salida y procedentes del tráfico libre*

Artículo 56. No se requiere aviso para artículos destinados á la exportación por mar y procedentes del tráfico libre que no estén sujetos al pago de derechos de salida.

B—*Artículos sujetos á derechos de salida ó para los cuales es obligatorio dar aviso á la aduana antes de exportarlos*

Artículo 57. Aquellos artículos destinados á la exportación y que, ó bien

1) están sujetos al pago de derechos de salida, ó
2) de cuya exportación es obligatorio dar aviso, porque
a) están sometidos al control aduanero ó fiscal,
b) se exportan con la intención de reimportarlos libres de derechos,
c) se pretende al exportarlos, un reembolso de derechos de aduana ó internos,

sólo pueden ser admitidos á bordo por el patrón del buque, después de haber sido revisados y despachados por la aduana y acompañados de las correspondientes rotulaciones, recibo de los derechos de salida, certificado de guía ó de tránsito, certificado de salida del depósito, certificado de declaración y aviso de exportación, y á condición de que haya perfecta concordancia entre esas rotulaciones y el número de los fardos, la naturaleza de los embalajes, la descripción de las mercancías y el cierre oficial bajo sellos, si se hubiere aplicado éste.

Por excepción, y con autorización de la oficina de aduana, podrá procederse á la revisión á bordo del buque.

Para el despacho de artículos destinados á ser reimportados á un puerto nacional, se observarán las prescripciones generales sobre la declaración, con la excepción de que no habrá necesidad de declarar artículos libres de derechos ni de indicar su peso.

Art. 58. El patrón del buque deberá suministrar á la oficina de despacho los datos siguientes cuando se trate del embarque de objetos de la clase indicada en el artículo 57: nombre, nacionalidad y capacidad del buque, lugar donde se verificará la carga, y día y hora en que empezará esta operación. La primera de estas comunicaciones será por duplicado; para comunicaciones ulteriores, bastará con referirse á la primera (declaración de salida). A cada nueva comunicación deben agregarse las rotulaciones correspondientes. Las rotulaciones serán incluídas por la oficina en la declaración de salida, con sus números de orden.

Art. 59. El embarque sólo puede efectuarse bajo la vigilancia oficial, en el sitio destinado en general para esta operación, ó especialmente designado en el caso ocurrente, y dentro de las horas oficiales de trabajo (artículo 30); debiendo llevarse á cabo con la posible celeridad. Terminado que sea, se dejará constancia de ello en las correspondientes rotulaciones.

Art. 60. Se permite embarcar á la vez artículos procedentes del tráfico libre y que no pagan derechos de salida; pero deben depositarse en el lugar de embarque separados de los artículos sometidos al control aduanero.

Si el buque está destinado á entrar nuevamente en un puerto del país, habrá que despachar con certificados de declaración y tratar co-

mo artículos sujetos al control, todos aquellos que por su naturaleza están libres del pago de derechos de entrada y de salida, pero que han sido cargados junto con otros artículos sujetos al control.

Art. 61. Durante una interrupción del embarque, puede la oficina aduanera disponer, si lo considera conveniente, el cierre oficial de las entradas á los compartimientos de carga ó la vigilancia oficial constante del buque.

Art. 62. El buque puede en casos análogos ser mantenido hasta su salida en las condiciones del artículo anterior.

Art. 63. Tan pronto como el buque esté listo para zarpar, se procede á su revisión definitiva, durante la cual debe efectuarse también la nueva revisión minuciosa de las provisiones de boca y del buque, y de las piezas de inventario, así como la certificación de la declaración de salida.

Sobre los dos ejemplares de esta última debe el patrón del buque manifestar bajo su firma, que las mercancías indicadas en las rotulaciones mencionadas en la declaración de salida, han sido cargadas en el buque.

Art. 64. La declaración de salida del buque debe certificarse en ambos ejemplares. El original y las rotulaciones que le corresponden, sellados y con la dirección de la oficina ante la cual deben presentarse, serán entregados al patrón del buque; este original queda á bordo hasta que todas las rotulaciones que le corresponden hayan sido oficialmente separadas de él. Cada uno de los puestos de despacho (*Abfertigungstelle*) interesados, debe certificar en la declaración de salida el retiro de las rotulaciones que le compete retener. Cuando un buque ha de seguir viaje hasta un puerto nacional llevando todavía rotulaciones restantes, la declaración de salida, juntamente con estas rotulaciones, será sellada, provista de la dirección correspondiente y devuelta al patrón. La declaración de salida original, queda en el último puesto de despacho en que hayan de retirarse rotulaciones; y el duplicado, en el puesto aduanero que certificó aquella declaración.

Cuando todos los artículos sujetos á control se embarquen con destino á puertos extranjeros, y el buque se haga á la mar directamente sin tener que anunciarse en ningún apostadero de aviso, sólo se necesita presentar la declaración de salida en un ejemplar, el cual queda entonces,—junto con las rotulaciones correspondientes,—en el puesto aduanero que certifica la declaración.

Si á la oficina de salida está anexo un apostadero de aviso, el buque será en general escoltado oficialmente hasta él. No obstante, la oficina de aduana podrá también aplicar el procedimiento de cierre del buque ó prescindir á la vez de este procedimiento y del de escoltamiento oficial.

Art. 66. Los patrones de buques cuyo cargamento consista exclusivamente en mercancías procedentes del tráfico libre, ó que han pagado ya derechos de salida, ó sido despachadas bajo control de guía ó de boleta de tránsito sobre otras oficinas aduaneras del país, pueden, con la autorización de la oficina de salida, ser eximidos de la obligación de dar aviso al apostadero.

Art. 67. Cuando se trate de mercancías destinadas á un puerto extranjero, el cierre de control que se haya impuesto al buque, será levantado por la oficina fronteriza de aduana ó por el apostadero de aviso; y las rotulaciones correspondientes á la carga, vuelven á la oficina fronteriza luego que ésta haya expedido los certificados de salida necesarios.

Art. 68. Si las mercancías están destinadas á entrar de nuevo en un puerto nacional, el cierre de control que se haya aplicado al buque no se suprimirá á su salida. La salida se certifica por las rotulaciones, y en lo demás se procede de acuerdo con el artículo 64.

Art. 69. El patrón responde de que el cargamento no sufra ninguna alteración durante el viaje, en cuanto se refiere á las mercancías despachadas bajo control aduanero. Deberá, además, para el objeto del despacho de salida, al llegar al apostadero de aviso, si existiere, echar ancla ó ponerse al pairo,—á menos que hubiere sido dispensado de la obligación de dar aviso.

Art. 70. Todo patrón de buque que haya introducido objetos sometidos al pago de derechos ó al control aduanero, ó los haya tomado á bordo para exportarlos, puede ser obligado,—antes de abandonar el puerto,—á proveerse de un pase de salida marítimo, en el cual la oficina fronteriza de aduana certifique que el patrón del buque ha cumplido con sus obligaciones relativas á las leyes de aduana, y que, en consecuencia, el buque puede salir.

2.—PROCEDIMIENTO CUANDO EL EMBARQUE TIENE LUGAR EN UN PUERTO NACIONAL

A.—Artículos libres de derecho de salida y procedentes del tráfico libre

Artículo 71. No se necesitará dar aviso del embarque de artículo exentos de derechos de salida y procedentes del tráfico libre.

B.—Artículos sujetos al pago de derechos de salida ó de cuya exportación es obligatorio dar aviso

Artículo 72. Cuando se trate de artículos sujetos á derechos de salida ó de cuya exportación es obligatorio dar aviso (artículo 57) y siempre que haya en el sitio de embarque un puesto de aduana competente para verificar el despacho, este puesto tomará á su cargo la revisión de las mercancías y controlará el embarque de las mismas

y el cierre de los compartimientos de carga del buque ó de los embalajes,—en tanto que á la oficina fronteriza de aduana ó á los apostaderos de aviso, les corresponderá verificar que el cierre del buque ó de los embalajes no ha sido alterado y que la salida del buque se efectúa de acuerdo con las disposiciones de los artículos 57 y 70.

Art. 73. Si la oficina de aduana lo considera conveniente, podrá reemplazarse en el sitio de embarque el cierre de control por el escoltamiento del buque con empleados inspectores que irán á bordo hasta la oficina fronteriza. También podrá delegarse el despacho de salida á la oficina fronteriza (artículo 78).

Art. 74. La declaración de salida del buque (el ejemplar original—véase artículos 58 y 64—) entregada por el patrón, y en la cual debe indicarse la clase de cierre adoptado ó si se ha optado por el escoltamiento oficial, debe ponerse junto con las rotulaciones correspondientes bajo sobre sellado y confiarse al patrón ó á los empleados escoltantes para que la entreguen en la oficina fronteriza.

Art. 75. El patrón responderá de que el cargamento no sufra ninguna alteración durante el transporte hasta la oficina fronteriza.

Respecto del procedimiento que debe seguirse en llegando al lugar de destino, tendrán aplicación las disposiciones de los artículos 14 y 17.

Art. 76. La oficina fronteriza de aduana, á la cual deben entregarse los documentos mencionados en el artículo 74, comprobará el cierre de control aplicado al buque ó á los embalajes, someterá el cargamento,—siempre que haya motivo para ello,—á una revisión minuciosa, y expedirá, luego de haber controlado la salida del buque, los certificados de salida necesarios, sobre las rotulaciones respectivas.

Si la carga está destinada á la exportación para un puerto extranjero, estos certificados se remitirán de vuelta á la oficina del sitio de embarque. Si al contrario, los objetos cargados se despacharen para ser nuevamente importados en un puerto nacional, el original de la declaración de salida con sus respectivas rotulaciones serán devueltos al patrón con la dirección correspondiente, después de selladas, para que éste las entregue á la oficina del puerto donde debe nuevamente entrar.

Art. 77. Los objetos despachados en el sitio del embarque, de la manera indicada en los artículos anteriores, pueden ser trasbordados bajo inspección oficial al llegar á la oficina fronteriza, y, si ellos fueren destinados en parte á un puerto extranjero y en parte á un puerto nacional, serán sometidos á nuevo despacho aduanero de acuerdo con sus diferentes destinos.

Art. 78. Cuando los artículos destinados á la exportación son embarcados en un puerto donde no es posible verificar el necesario des-

pacho aduanero ó por otras razones (artículo 73) no se verifica éste, el patrón del buque está obligado á avisar al apostadero de aviso, el cual verificará el despacho en las mismas condiciones que cuando se trata de artículos embarcados allí mismo.

Dichos artículos deben embarcarse de modo que la oficina de salida pueda someterlos sin dificultad á la revisión.

3.—FACILIDADES CUANDO SE VIAJA BAJO SEÑAL ADUANERA

Artículo 79. Sólo el Consejo federal del Imperio (*Bundesrath*) está facultado para determinar si pueden concederse exenciones á los buques que navegan bajo ciertas señales aduaneras (ejemplo: bandera de aduana, luces).

4.—DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 80. El patrón del buque y su tripulación están obligados á seguir las indicaciones oficiales de los empleados mandados á bordo, y á facilitarles de todos los modos posibles su cometido oficial.

Están obligados especialmente á prestarles ayuda á su costo y peligro para llevar á cabo las revisiones necesarias. Las quejas que hubiere contra los empleados se presentarán á la más próxima oficina principal de aduana.

Art. 81. El patrón está obligado á proporcionar, á bordo, á los empleados un alojamiento apropiado; en el caso de escoltamiento oficial debe además proporcionarles la comida ordinaria gratuitamente. También puede imponerse al patrón la obligación de conducir á los empleados, de tierra á bordo y de bordo á tierra.

Art. 82. Respecto al cobro de derechos especiales por el despacho oficial de buques, habrá siempre que atenerse á las leyes y reglamentos vigentes. Su pago deberá efectuarlo el patrón, no á los empleados á quienes se cometa la vigilancia, escoltamiento ó despacho del buque, sino á la oficina de que ellos dependen.

C.—Reglamento aduanero del Elba inferior (28 de junio de 1888) con las modificaciones introducidas por el Senado de Hamburgo el 10 de julio de 1895.

I.—Disposiciones generales

Artículo 1.° La vía aduanera (*Zollstrasse*) (1) para el tráfico marítimo de los lugares situados en la costa del Elba inferior,—así como

(1) Véase artículo 17 de la ley general de aduanas, pag. 102.

para el tráfico de tránsito del canal «Kaiser Wilhelm» hacia el mar y para el tráfico por agua del territorio del puerto franco,—la constituye el Elba inferior.

Las embarcaciones que hayan cargado artículos sujetos al pago de derechos de aduana ó que, si bien exentos de derechos, se hallen de tal modo embalados que su calidad no se reconozca á primera vista, sólo pueden, á su entrada, pasar los límites aduaneros hacia el mar (1) dentro de la canal principal del Elba, limitada por las boyas.

Además de las mercancías provistas de una cubierta para facilitar su transporte ó para garantir su conservación, se consideran mercancías embaladas todos aquellos objetos que se hallen cargados dentro de vehículos cubiertos,—ó dentro de vehículos descubiertos, pero de tal modo que el contenido de éstos no pueda reconocerse con seguridad.

Se exceptuarán de la disposición que sólo permite trasponer el límite aduanero hacia el mar por la canal definida en el inciso segundo:

a) las embarcaciones que introducen solamente productos frescos del mar ó conchas de moluscos recogidas sobre las playas (compárese el artículo 21, inciso 1.º);

b) los casos de salvataje de objetos encallados (artículo 20, inciso 2.º);

c) las embarcaciones que vienen de un puerto nacional y trasponen el límite aduanero por Klotzenloch ó Nordergründe (artículo 20, inciso 1.º);

d) los casos especiales, en que la oficina auxiliar de aduana de Cuxhaven ó un crucero de aduana den permiso para entrar por una ruta que no sea la canal principal.

La disposición correspondiente al inciso *b*) sólo se refiere á aquellos objetos encallados que han sido arrojados á la costa ó que han sido salvados tomándolos inmediatamente del lugar del encallamiento en la costa abierta; y por consiguiente, no se aplica á las embarcaciones que entran con objetos tomados á buques encallados ó naufragados.

Art. 2.º La entrada y salida de embarcaciones pasando sobre los límites aduaneros hacia el mar ó hacia el territorio del puerto franco, puede tener lugar en cualquier tiempo.

Art. 3.º A menos de obtener un permiso especial de la aduana, las embarcaciones que hayan entrado trasponiendo el límite aduanero hacia el mar ó hacia el territorio del puerto franco, ó provenientes del canal «Kaiser Wilhelm» (en este último caso sin despacho preliminar), sólo pueden atracar á tierra en la porción aduanera del Elba inferior

(1) Véase artículo 16 de la ley general de aduanas, página 102.

en un embarcadero autorizado por la aduana, cuando dichas embarcaciones hayan cargado mercancías sujetas á derechos ú objetos que, aunque libres de derechos, estuviesen embalados de tal modo que su calidad no pudiere reconocerse á primera vista (artículo 1.º, inciso 3.º).

La descarga de una embarcación que haya entrado pasando sobre uno de los límites aduaneros indicados ó viniendo del canal «Kaiser Wilhelm»,—incluyéndose las embarcaciones puestas en condiciones de libre tráfico por la oficina aduanera auxiliar de Cuxhaven (artículos 13 y 17, inciso 3.º) y las embarcaciones de pesca,—así como el embarque de objetos cuya exportación debe notificarse á la aduana, sólo pueden efectuarse (con la reserva de las disposiciones sobre lanchaje de embarque ó desembarque contenidas en los artículos 8.º, 25, 26 y 27) en los parajes que la aduana designe en general para ese fin ó que autorice para el caso especial.

En casos de gran peligro ó de fuerza mayor, podrán las embarcaciones atracar y descargar sin sujeción á las disposiciones que preceden; pero en tales casos es obligatorio dar aviso inmediato de lo ocurrido, á la más próxima oficina ó crucero de aduana.

Art. 4.º Todo el Elba inferior, con excepción de los puertos, pertenece al territorio aduanero. Será materia de reglamentos especiales, determinar qué puertos pertenecen á dicho territorio y en qué extensión y condiciones.

En las costas del Elba inferior dentro del territorio aduanero, sin perjuicio de las disposiciones contenidas en el artículo 3.º para el tráico allí contemplado, sólo podrán embarcarse ó desembarcarse artículos sujetos al pago de derechos ó artículos embalados, en aquellos puntos destinados á embarcaderos y designados como tales,—salvo que mediare un permiso especial de las autoridades aduaneras.

Art. 5.º Para los fines del procedimiento aduanero, aplicable al tráfico marítimo de entrada y salida, habrá en Cuxhaven una oficina auxiliar, la cual funcionará también como apostadero de aviso con respecto á las embarcaciones de mar que entran al Elba. Esta oficina auxiliar se distinguirá de día por la bandera imperial de la aduana, y de noche por tres luces blancas.

Art. 6.º Respecto al procedimiento aduanero aplicable en los puertos á los buques y mercancías, se estará á lo que dispongan los reglamentos especiales de cada puerto.

II.—Prescripciones para el despacho del tráfico marítimo

1.—TRÁFICO BAJO BANDERA DE ADUANA Y SEÑALES LUMINOSAS

Artículo 7.º Los buques que entren con procedencia del mar pasando los límites aduaneros en Cuxhaven, ó con procedencia del canal «Kaiser Wilhelm», y se dirijan hacia el puerto franco ó hacia un puerto

aduanero en el Elba inferior, así como los buques que desde uno de estos puertos se dirijan por el Elba inferior ó por el canal «Kaiser Wilhelm» hacia el mar, están exentos de todo aviso y despacho para el tráfico aduanero sobre el Elba inferior, siempre que lleven á bordo un piloto juramentado por la aduana y á condición de ir provistos sin interrupción durante el viaje, de las siguientes señales aduaneras (*Zollzeichen*):



Figura 1.

a) de día, esto es, desde la salida hasta la puesta del sol: en el palo de mesana (y en general, en la verga de cangreja), ó en el asta de bandera de popa, una bandera de 1 m 6 de largo y 1 m de ancho, dividida diagonalmente en dos mitades, una blanca y otra negra, de manera que la mitad negra sea la inferior y próxima al asta. (Fig. 1).

b) de noche: dos linternas sobre la misma vertical, la superior blanca y la inferior verde, colocadas en el sitio donde va la señal de día indicada en a). Las embarcaciones pequeñas pueden llevar las linternas entre el palo de mesana y los obenques.

Las linternas deben estar dispuestas y colocadas de modo que no arrojen luz hacia adelante, sino hacia atrás, y formando un arco de intensidad uniforme y de una amplitud de doce rumbos (seis á cada lado).

Si á la vez debe aparecer la bandera nacional, la de aduana se izará debajo y en la misma línea vertical.

Los buques que entran bajo la bandera de aduana y se dirigen hacia un puerto aduanero, deben mantenerla izada hasta que termine la revisión provisoria.

Art. 8.º Están igualmente exentos de las formalidades aduaneras del aviso y despacho durante el viaje en el Elba inferior, á condición de llevar las señales de aduana indicadas en el artículo 7.º:

a) las embarcaciones de descarga (*Leichterschiffe*) con mercancías trasbordadas de buques que navegan en el Elba inferior, bajo señales de aduana;
b) las embarcaciones cargadoras (*Zuladeschiffe*), que conducen personas ó carga en el Elba inferior y con procedencia del puerto franco ó de los puertos aduaneros de Hamburgo, Altona ó Harburgo para trasbordarlas á algún buque que se haga á la mar bajo señales de aduana (véase también artículo 27);
c) por excepción, otros buques provistos de un permiso especial emanado de las autoridades superiores y que naveguen bajo condiciones peculiares de control.

Las embarcaciones de descarga deben llevar las señales de aduana desde que empiezan el trasbordo hasta pasar sobre el límite aduanero hacia el territorio del puerto franco ó,—si están destinadas al territorio aduanero,—hasta terminarse la revisión provisoria á que están sujetas.

Las embarcaciones cargadoras deben llevar las señales de aduana durante su viaje dentro del territorio aduanero, aún después de terminada su descarga, hasta pasar el límite aduanero ó hasta que hayan sido revisadas por la aduana y puestas en condiciones de libre tráfico. En este último caso, se les expedirá un certificado que deberá exhibirse á pedido de los inspectores de aduana cuando efectúen otro viaje dentro del territorio aduanero.

Los patrones de las embarcaciones de carga ó de descarga están obligados además,—durante su viaje bajo señales de aduana y siempre que no lleven consigo las rotulaciones (*Bezettelungen*) aduaneras referentes á la carga transportada,—á proveerse de un conocimiento que exhibirán á los inspectores de aduana siempre que éstos lo pidan. El conocimiento irá firmado por el patrón del buque principal cuando se trate de embarcaciones de descarga, y por el remitente cuando se trate de embarcaciones de carga; en ambos casos llevará también dicho conocimiento la firma del patrón de la embarcación de carga ó descarga.

En todos los casos, la aduana podrá ordenar el escoltamiento de estas embarcaciones así como la vigilancia oficial durante la carga y descarga.

Respecto de las embarcacions á que se refiere el inciso 1.º letra *c*), el certificado de permiso indicará cuánto tiempo deben llevar las señales de aduana. Este permiso será presentado á los inspectores de aduana siempre que ellos lo exijan.

Art. 9.º Los patrones de buques que navegan bajo señales de aduana deben mantener su embarcación constantemente dentro de la canal

principal (artículo 1.º inciso 2.º) del Elba inferior ó, en su caso, dentro de una de las canales secundarias que conducen al puerto de destino, y continuar su viaje sin demoras arbitrarias y sin introducir ninguna alteración en el cargamento,—salvo el trasbordo para aligerar el buque, ó el embarque de nuevas partidas de carga en los casos en que esas operaciones sean permitidas.—Deberán, asimismo, abstenerse de todo tráfico, ya sea con tierra ó con otros buques, que no haya sido expresamente autorizado.

Esta prescripción no impedirá sin embargo, el empleo de remolcadores. También está permitido á los buques que navegan bajo señales de aduana el traficar con tierra ó con otros buques para el solo objeto de poner ó recibir telegramas ó de dar aviso á un puerto ó á un crucero de aduana.

Si accidentes ó causas naturales, obligaren á aligerar el buque ó á desviarse en algo de las reglas anteriores, habrá que advertirlo á la más próxima oficina ó crucero de aduana.

Es necesaria una autorización especial de la aduana para cargar,—en buques que navegan bajo señales de aduana y se dirigen al mar, inmediatamente ó utilizando el canal «Kaiser Wilhelm»,—mercancías procedentes de lugares no indicados en el artículo 8.º, letra *b*). (Véase artículo 27, inciso 2.º).

Si uno de esos buques ha de entrar á un puerto del Elba inferior para embarcar personas ó mercancías, necesitará, para hacerlo, permiso previo de la oficina de aduana de dicho puerto.

Está prohibido para los buques que navegan bajo señales de aduana todo embarque ó desembarque de pasajeros y en general de toda persona que no sea empleado de la aduana, piloto ú oficial de policía en ejercicio de sus funciones. Excepcionalmente se permitirá, sin embargo, el embarque ó desembarque de aquellas personas que estén provistas de una legitimación aduanera, así como en caso de accidentes y cuando una demora pudiere originar peligro; entonces se hará extensivo el permiso á los que hayan de prestar su ayuda á la salvación de personas ó del buque ó de su cargamento.

En cuanto no esté explícitamente exceptuado en este ó en los precedentes artículos, á no mediar autorización de la aduana, se prohibe también á toda embarcación abordar á otra que navegue bajo señales aduaneras.

Art. 10. Si durante el viaje ocurrieren hechos que privasen al buque del derecho de llevar las señales de aduana (artículos 7.º ú 8.º), se dará aviso de esa circunstancia á la oficina ó crucero de aduana más próximo, para que se verifique el despacho aduanero, debiendo, sin embargo, llevar el buque las señales aduaneras hasta que empiece á efectuarse la mencionada operación del despacho.

2.—OTRAS FORMAS DE TRÁFICO

A.)—Tráfico de entrada con procedencia del mar

Artículo 11. Los buques de mar que no naveguen bajo señales de aduana (de acuerdo con las disposiciones de los artículos 7.° y 10), deberán, al llegar frente á la oficina aduanera auxiliar de Cuxhaven, echar ancla ó ponerse al pairo y facilitar,—conforme á la práctica naval,—la llegada á bordo y vuelta á tierra de los empleados de dicha oficina.

Art. 12. El despacho en la oficina aduanera de Cuxhaven, se puede obtener á cualquier hora del día ó de la noche.

Art. 13. Los empleados de dicha oficina están autorizados, para poner en condiciones de libre tráfico—siempre que se pueda efectuar con seguridad suficiente una revisión,—aquellos buques que lleven cargamento exento de derechos y cuyas provisiones no excedan en cantidad á lo que verosímilmente sea necesario durante su estadía dentro de la zona aduanera del país; y también lo están para efectuar el despacho inmediato de algunas mercancías ó artículos sujetos al pago de derechos de aduana y declarados verbalmente. Como comprobante de este despacho se expedirá un *certificado de despacho.*

Art. 14. Si el despacho definitivo no ha de ocurrir en Cuxhaven sino en algún otro puesto aduanero que funcione como oficina fronteriza, ó si ha de ser necesario controlar el buque á su salida del puerto franco, hacia el cual se dirige, deberá el patrón entregar á los empleados de aduana que visiten su buque todos los documentos relativos al cargamento, así como una declaración firmada por él, en la que se indiquen las entradas á la bodega y á los compartimientos de carga, secretas no aparentes, si las hubiere (declaración de escotillas). Mostrará, á la vez y en el lugar mismo, á estos empleados, las entradas antedichas.

Se permite á los patrones de buques que visitan periódicamente los puertos del Elba inferior, presentar una vez por todas la declaración de escotillas, la cual revestida de la certificación oficial, deberá conservarse á bordo para ser exhibida á los empleados de aduana siempre que la pidan; y sólo en caso de haberse introducido alteraciones deberá ser renovada. La elección de la oficina en la cual haya de certificarse la declaración de escotillas, quedará librada al arbitrio del patrón.

Art. 15. Para la continuación del viaje puede ordenar la oficina auxiliar, el escoltamiento oficial ó el cierre del buque. En este último caso las entradas á los compartimientos de carga serán oficialmente cerradas en cuanto sea posible hacerlo con seguridad; y para aquellas mercancías que se hallen, ya sea en compartimientos difíciles de

cerrar con seguridad, ya sea sobre cubierta. y que el patrón deberá indicar verbalmente, se hará constar con todos los detalles su número, modo de embalaje, etc., en la declaración de escotillas (artículo 14), en la cual se expresará también el sistema de cierre. A la vez se revisarán los compartimientos de carga que no se considere á propósito cerrar.

Para los buques provistos de una declaración de escotillas permanente (artículo 14, inciso 2.º) se pondrá en la boleta de aviso (artículo 16) el resultado de la revisión hecha sobre la base de dicha declaración, así como la naturaleza ó sistema del cierre. También se hará, en ella, la indicación de las mercancías que están en compartimientos de no seguro cierre.

En caso de ordenar la oficina auxiliar el cierre del buque; si el patrón de éste solicita, sin embargo, que se efectúe á costa suya el escoltamiento oficial, se accederá á la solicitud, siempre que haya disponible el número necesario de empleados escoltantes.

Cuando se ordene el escoltamiento oficial, no será necesario aplicar el cierre oficial, ni indicar las mercancías que se hallen en compartimientos que no puedan cerrarse con seguridad, ni presentar la declaración de escotillas.

En casos excepcionales podrá prescindirse á la vez del escoltamiento oficial y del cierre del buque.

Art. 16. Los documentos relativos al cargamento, presentados de acuerdo con el artículo 14, serán luego de puestos bajo sobre sellado, junto con la declaración de escotillas,—en presencia del patrón del buque,—dirigidos por la oficina auxiliar á la oficina aduanera del lugar de destino ó á la oficina aduanera que ha de controlar la salida ulterior del puerto franco. Esos documentos serán agregados á la boleta de aviso y (en caso de ocurrir el escoltamiento oficial), confiados al empleado escoltante, ó (en caso contrario), al patrón del buque, para ser finalmente entregados en la oficina indicada.

En la boleta de aviso se expresará con letras el número de plomos y sellos aplicados al cierre.

Art. 17. Los buques procedentes de puertos nacionales y despachados de acuerdo con las disposiciones vigentes para entrar de nuevo en un puerto nacional, pueden ser autorizados por la oficina auxiliar á seguir viaje á su destino sin nuevo despacho ni más formalidad que la de visar los documentos de despacho aduanero expedidos por la oficina de procedencia, escribiendo en ellos un certificado de pasaje, pero á condición de que:

a) el cierre aplicado al buque se encuentre en perfecto estado, ó

b) el cargamento (en caso de haberse efectuado el despacho sin aplicar el cierre oficial) sea examinado y pueda comprobarse su concordancia con las rotulaciones aduaneras existentes.

Si estas condiciones no se cumplen, se someterá el buque al mismo procedimiento de aduana que si viniese del extranjero.

Los buques que, de acuerdo con la disposición contenida en el inciso 1.º, sean autorizados á seguir viaje á su punto de destino sin boleta de aviso, pueden, á solicitud del patrón, formulada ante la oficina auxiliar de aduana,—después de suprimido el cierre ó practicada la revisión provisoria,—ser puestos en condiciones de tráfico libre. Los correspondientes documentos aduaneros, en los cuales el patrón deberá dejar constancia escrita de que no tiene á bordo más artículos que los allí indicados, quedan en poder de la oficina auxiliar, la cual le expedirá el correspondiente certificado de despacho.

Art. 18. Si á causa de mal tiempo no pudiere efectuarse en la oficina auxiliar de Cuxhaven el despacho aduanero, se advertirá esta circunstancia á los marinos, del modo siguiente: durante el día, arriando la bandera imperial de aduana (artículo 5.º inciso 1.º), y durante la noche, suprimiendo las tres luces blancas que representan dicha bandera.

En tal caso los buques pueden pasar de largo, sin detenerse, frente á la oficina auxiliar; pero deberán anunciarse ante el primer crucero de aduana que encuentren, cuya tripulación efectuará el despacho supletorio en la misma forma en que lo hubiera hecho la oficina auxiliar de Cuxhaven.

Si no encontraren ningún crucero de aduana, deberán los buques en cuestión someterse á la revisión y despacho ante el puerto aduanero más próximo, ó en su lugar de destino; sin pasar en ningún caso más allá del puerto aduanero de Brunshausen.



Figura 2.

Los buques que se hallen en estas condiciones, están obligados á llevar, desde que pasan por Cuxhaven: de día una bandera blanca cruzada diagonalmente por una lista negra y de las dimensiones indicadas en el artículo 7.º (figura 2); y de noche, dos linternas, una sobre otra, de las cuales la superior será verde y la inferior blanca. Ambas señales irán en el sitio indicado en el artículo 7.º; y las linternas tendrán la disposición indicada también en dicho artículo.

Art. 19. Terminado el despacho, deberá el patrón (á menos que su buque haya sido puesto en condiciones de libre tráfico), seguir su viaje á la correspondiente oficina fronteriza sin más demoras que las que pudieren imponer causas naturales ó independientes de la voluntad, y sin introducir ninguna alteración en el cargamento.

Si algún accidente ó tropiezo ocasionado por causas naturales impusiere demoras, será obligatorio dar aviso de esta circunstancia, tan pronto como sea posible, á la oficina ó al crucero de aduana más próximo.

Respecto del trasbordo en lanchas para aligerar el buque, en el artículo 36 se dan las correspondientes indicaciones.

Art. 20. Los buques provenientes de un puerto nacional y que entren en los límites aduaneros por Klotzenloch ó por Nordergründe, están obligados á ponerse al pairo al avistar el primer crucero de aduana que encuentren, y á esperar la revisión, que éste efectuará. Los mismos buques llevarán la bandera ó las luces prescriptas en el artículo 18, desde su entrada al territorio aduanero hasta efectuada la revisión. Las disposiciones de los artículos 11 y 19 tienen su correspondiente aplicación á esos buques.

Art. 21. Están libres de la obligación de anunciarse ante la oficina aduanera auxiliar de Cuxhaven, ó, en su caso, ante el primer crucero de aduana encontrado (artículos 11, 18 y 20): los buques sin cargamento ó cargados sólo con balasto, y las embarcaciones de pesca que introducen productos frescos del mar ó conchas de moluscos de las playas.

Con la venia correspondiente de las autoridades superiores, podrán también otros buques ser librados de la mencionada obligación.

B.—Tráfico de salida hacia el mar

Artículo 22. Los buques que se hacen á la mar y que, de acuerdo con los reglamentos de los puertos ú otras disposiciones vigentes, están sujetos al despacho aduanero de salida en la oficina aduanera auxiliar de Cuxhaven, tendrán igualmente que someterse á las prescripciones del artículo 11. Además, llevarán durante el día una señal de globo al tope, y de noche exhibirán una llama roja (luz de Bengala).

Si por causa de mal tiempo no es posible efectuar el despacho de salida por la oficina auxiliar de Cuxhaven (artículo 18, inciso 1.º), los buques sujetos á despacho de salida deberán buscar un crucero de aduana que efectúe el despacho en vez de la oficina de Cuxhaven.

Art. 23. La declaración de salida se entregará á los empleados que efectúen el despacho aduanero. La revisión se limita,—siempre que no

haya sospecha de fraude,—á comprobar el buen estado del cierre oficial de los compartimientos de carga ó de los embalajes, y la existencia á bordo de las mercancías que se dejaron fuera de los compartimientos cerrados. El cierre se dejará subsistente ó se suprimirá, según se trate de mercancías despachadas para ser nuevamente introducidas en un puerto nacional, ó no. Las observaciones al respecto se dejarán consignadas en la declaración de salida, ó, cuando el cierre se haya aplicado á los embalajes, en las rotulaciones correspondientes. El certificado de salida se escribirá sobre las rotulaciones anexas á la declaración de salida.

Las rotulaciones sobre artículos respecto de los cuales sólo hay que comprobar su salida, serán separadas de la declaración de salida (en la cual se dejará constancia de este hecho), á fin de devolverlas á la oficina que expidió dicha declaración. Si todas las rotulaciones anexas á ésta se refieren exclusivamente á artículos de la expresada clase, la declaración queda en poder de la oficina auxiliar aduanera.

Las rotulaciones sobre artículos despachados para ser nuevamente introducidos en un puerto nacional se pondrán, junto con la declaración de salida, bajo sobre sellado y serán entregadas al patrón del buque, con la dirección de la oficina del lugar donde se verificará la nueva introducción, para que el patrón á su vez las entregue á esta oficina.

Art. 24. En el Elba inferior, los buques procedentes de un puerto aduanero del mismo Elba inferior, destinados á un puerto nacional y á los cuales se ha aplicado el cierre oficial sin revisión, no están sujetos al despacho por la oficina auxiliar de Cuxhaven.

III.—Embarque y desembarque durante el viaje en el Elba inferior

1.—DESEMBARQUE PARA ALIGERAMIENTO DEL BUQUE

A.—Buques que navegan bajo señales de aduana

Artículo 25. No se necesita dar aviso á la aduana ni obtener el despacho aduanero para efectuar el trasbordo de mercancías con el fin de aligerar un buque, cuando éste navega bajo señales de aduana y cuando además las lanchas que reciben la carga llevan también dichas señales, de acuerdo con lo establecido en los artículos 8 y 10. En caso contrario, habrá que proceder de conformidad con las indicaciones del artículo 26.

B.—Buques sin señales de aduana

Artículo 26. Si la carga de un buque que entra por el Elba inferior sin llevar señales de aduana y sin haber sido ya puesto en con-

diciones de libre tráfico (artículos 13 y 17, inciso 3.º), ha de ser trasbordada total ó parcialmente á lanchas, el patrón de dicho buque está obligado á dar noticia de esta circunstancia á la más próxima oficina ó crucero de aduana, entregando á la vez los documentos relativos á la carga y expidiendo para cada lancha un conocimiento especial.

El trasbordo se efectuará bajo la inspeccion oficial. Para el transporte ulterior de las mercancías se aplicará el cierre oficial ó el escoltamiento de las lanchas por empleados de aduana.

El conocimiento de cada lancha,—en el cual los empleados controladores harán la indicación de los fardos trasbordados,—será provisto, una vez terminado el trasbordo, de la certificación correspondiente, hecha por los empleados, y de la declaración de conformidad firmada por el patrón de la lancha. El conocimiento bajo sello se entregará después al patrón ó, en su caso, á los empleados escoltantes para que aquél ó éstos lo hagan llegar á la oficina fronteriza ó á la oficina aduanera que debe controlar la salida de la lancha para el puerto franco. Todas las lanchas deben ser indicadas en la boleta de aviso (artículo 16).

Con autorización de las autoridades aduaneras, podrá prescindirse de la redacción del conocimiento y de la indicación de las mercancías cargadas en cada lancha.

Para las lanchas que hacen el trasbordo, podrá también prescindirse de la obligación de presentar una declaración de escotillas y aún de tener una declaración de escotillas permanente, si así lo permiten las circunstancias.

Si accidentes ó causas naturales hicieren imposible formular el conocimiento de lanchaje (inciso 1.º) habrá que dar aviso de ello á la oficina ó crucero de aduana más próximos, sin demora alguna, y someterse á las disposiciones que se juzguen entonces necesarias.

Los buques que ya han sido puestos en condiciones de libre tráfico (artículos 13 y 17, inciso 3.º), pueden trasbordar su cargamento en lanchas sin necesidad del conocimiento de lanchaje. Al patrón de la lancha se le expedirá un conocimiento,—de acuerdo con lo indicado en el artículo 8.º, inciso 4.º,—que deberá estar á disposición de los empleados inspectores de aduana, hasta haber la lancha fondeado en el puerto ó haber traspuesto el límite del territorio del puerto franco.

Las disposiciones del artículo 3.º tienen la misma aplicación á las lanchas que al buque cuyo cargamento reciben.

2.—EMBARQUE DE MERCANCÍAS DURANTE EL VIAJE

Artículo 27. Las embarcaciones cargadoras (véase artículo 8.º) que conducen mercancías,—procedentes del puerto franco ó del tráfico

libre y que no han sido despachadas para ser de nuevo introducidas en el país,—con el objeto de trasbordarlas sobre un buque en viaje sobre el Elba inferior hacia el mar (ya sea directamente ó usando el canal «Kaiser Wilhelm»), no necesitan dar aviso á la aduana ni obtener el despacho, si el buque principal navega bajo señales de aduana y las embarcaciones cargadoras también llevan estas señales de acuerdo con las disposiciones del artículo 8.º.

En cualquier otro caso habrá de obtenerse la autorización de la aduana para tomar carga en viaje. Esa autorización se pedirá en el puerto aduanero de entrada del puerto franco, cuando la embarcación cargadora viene de este puerto; si viene de otro, se pedirá la autorización en la aduana del puerto. Una ú otra oficina fijará en cada caso las normas que han de observarse al verificar la operación.

3.—CONTROL ADUANERO SOBRE EL ELBA INFERIOR

Artículo 28. La vigilancia del tráfico sobre el Elba inferior está encomendada á los cruceros de aduana, cuyos empleados podrán hacer detener los buques que encuentren, subir á bordo de ellos,—así como de los que estén anclados,—examinar los papeles de bordo y someter los buques á una revisión y despacho provisorios. También podrán ordenar el cierre oficial de dichos buques ó ir á su bordo para vigilarlos con más seguridad.

Los cruceros de aduana trasmitirán á un buque la orden de detenerse, por medio de las señales siguientes: de día, izando junto con la bandera de la aduana imperial un estandarte blanco provisto de la inscripción *Crucero de Aduana* y una bandera verde cuadrangular; y de noche, mostrando dos luces, una roja y la otra blanca, colocadas una arriba de la otra. Al aparecer esta señal está obligado el buque al cual ella se dirige, á ponerse al pairo y facilitar á los empleados del crucero la subida á bordo, y, más tarde, el trasbordo, otra vez, al crucero.

La vigilancia del tráfico sobre el Elba inferior está encomendada igualmente á los empleados inspectores de las oficinas fronterizas de tierra. Los patrones de buque tienen la obligación de cumplir también las órdenes de dichos empleados, y evitar toda dificultad en el cumplimiento del cometido de éstos.

Los patrones de buques de una capacidad de 21 metros cúbicos (siete y media toneladas de registro), deberán,—al llamado de los empleados á que se refiere el inciso anterior,—detener la marcha de su embarcación tan pronto como sea posible y, según se les pida, dirigirse hacia la costa y atracar en un lugar á propósito, ó esperar la llegada de los empleados.

Art. 29. Los buques que navegan bajo señales de aduana están sujetos, además, á las prescripciones del artículo 28; especialmente en lo que se refiere al cierre de control y al escoltamiento oficial, siempre que exista la sospecha vehemente de que se haya cometido en ellos una contravención á las disposiciones aduaneras ó de que haya la intención de cometerla.

Art. 30. En caso de escoltamiento oficial, el patrón está obligado á proporcionar gratuitamente á los empleados escoltantes el albergue y la comida ordinaria.

Por el acompañamiento oficial y por el viaje de vuelta de los empleados no se cobrará ningún derecho, con excepción del caso indicado en el artículo 15, inciso 3.º. El cobro de derechos podrá ordenarse en los casos del artículo 8.º.

Art. 31. Los pilotos son responsables de que los buques conducidos por ellos no icen las señales de aduana ó las arríen ilícitamente durante el viaje. Deberán además, mientras desempeñan su servicio, hacer lo posible para evitar cualquier otra contravención á las prescripciones aduaneras, y dar aviso, sin demora, de las que llegaren á su conocimiento, provocando así las investigaciones ulteriores del caso.

Art. 32. Las contravenciones á las normas establecidas en este reglamento que no caigan bajo la sanción penal de otras leyes, serán castigadas con multa de hasta ciento cincuenta marcos.

C.—Principales disposiciones aduaneras especiales para el puerto de Hamburgo (del reglamento del 7 de septiembre de 1888).

Hay cinco oficinas principales de aduana *(Hauptzollämter)* en Hamburgo, á saber: las de Jonas, Kehrwieder, St. Annen, Ericus y Entenwärder. Estas oficinas, así como los puestos subalternos que dependen de ellas, desempeñan las funciones de oficinas fronterizas de entrada y salida para el territorio aduanero. Están autorizadas, sin limitación alguna, para cobrar derechos y efectuar, de acuerdo con las leyes, el despacho aduanero.

De conformidad con el reglamento aduanero del Elba inferior (véase página 124 y siguientes), los buques que vienen del mar con destino al puerto franco y navegan bajo señales de aduana, al traspasar los límites aduaneros para entrar en dicho puerto, no necesitan dar aviso á la aduana ni ser despachados por ella,—cuando no vengan por excepción escoltados oficialmente ó

bajo cierre de control. El despacho de salida para los buques que han sido despachados en Cuxhaven de tránsito para el puerto franco, tiene lugar en el puesto aduanero de Jonas. Para solicitar ese despacho durante el día los buques en cuestión izan al tope del mástil un globo, y durante la noche, muestran una llama roja (luz de Bengala). El despacho se limita generalmente á la revisión y á la supresión del cierre de control (en caso de haber sido oficialmente aplicado al buque), á la comprobación de la existencia á bordo de aquellas mercancías que no fueron encerradas al verificar el cierre de control, y á la restitución de los documentos relativos al cargamento. Si no ha habido reparos ni observaciones que hacer, se verifica entonces el descargo de la boleta de aviso, ó, en su caso, de la guía, mediante la certificación de salida. El patrón está obligado á trasportar nuevamente á tierra, al lugar que ellos le indiquen, á los empleados encargados de efectuar el despacho.

Los buques destinados al territorio aduanero y despachados por la oficina auxiliar de Cuxhaven ó por un crucero de aduana por el procedimiento de aviso, ó que navegan bajo señales de aduana ó bajo control aduanero, si no han dado aviso al pasar por frente á la oficina auxiliar de Cuxhaven (artículo 21 del reglamento aduanero del Elba inferior), deben ocupar á su llegada, sin demora ninguna, el fondeadero que le indiquen las autoridades del puerto, de acuerdo con las aduaneras. Los buques que ya han sido puestos en condiciones de libre tráfico, sólo pueden desembarcar su cargamento en los sitios fijados por las autoridades aduaneras. Para cambiar de fondeadero, deben obtener previamente permiso de dichas autoridades. El despacho de los buques destinados al puesto aduanero de St. Pauli, se efectúa por el puesto de despacho aduanero de este mismo lugar; los buques destinados á otros sitios de desembarco del puerto aduanero, son despachados por los puestos aduaneros que indique el recién nombrado. Antes de que haya tenido lugar la revisión provisoria del buque, no puede éste, sin permiso de las autoridades aduaneras, atracar á la costa ni entrar en ninguna clase de tráfico con tierra ó con otros buques, ni recibir á bordo otras personas que las per-

tenecientes á la tripulación, los pilotos y los empleados de policía. Los buques que han entrado al puerto bajo señales de aduana, deberán mantenerlas hasta que termine la revisión provisoria.

En general se aplican las mismas normas á los buques que vienen por mar, de puertos nacionales, que á los de procedencia extranjera. Sin embargo, si las mercancías del cargamento han sido despachadas por una oficina aduanera nacional bajo control de aduana y para ser nuevamente introducidas, las rotulaciones oficiales sustituirán á las declaraciones general y especial, y la revisión y el despacho ulterior de las mercancías en cuestión se llevan á cabo de acuerdo con las reglas generales correspondientes. No es necesaria la entrega de una declaración de escotillas. Si durante el viaje se han agregado al cargamento mercancías extranjeras, habrá que presentar una declaración general respecto de todo el cargamento. Pero bastará en tal caso, con relación á la parte del cargamento que proviene del interior, referirse á las rotulaciones oficiales.

Si durante la navegación en el Elba inferior, la carga de un buque ha tenido que ser trasbordada total ó parcialmente á lanchas que deban entrar en el puerto aduanero de Hamburgo, el patrón del buque así aligerado, será también responsable de la exactitud de la declaración de la parte trasbordada del cargamento.

Si sólo una parte del cargamento ha de ser desembarcada ante la oficina de entrada, mientras que el resto vuelve á exportarse, el patrón debe incluir también este resto en su declaración general, pero sin hacerlo objeto de una declaración especial. Luego de terminado el desembarque parcial, el buque es otra vez cerrado oficialmente y sometido á la vigilancia de la aduana.

Los buques que se hacen directamente á la mar, saliendo del puerto franco, están libres de todo aviso y despacho aduaneros, á condición de que lleven durante el trayecto, desde que abandonan el territorio franco hasta que traspasen los límites aduaneros hacia el mar, las señales de aduana (artículos 7.º y 10 del reglamento aduanero del Elba inferior). Previo aviso á la oficina principal de aduana (*Hauptzollamt*) correspondiente, y autorización de la misma, pueden tales buques completar su cargamento.

Los buques que se hacen directamente á la mar partiendo del puerto franco, pero que, sin embargo, no lleven señales de aduana, son despachados por el puesto de despacho aduanero de Fährkanal con destino á la oficina auxiliar aduanera de Cuxhaven por el procedimiento de boleto de guía.

Para la exportación del interior hacia el mar, de artículos cuya salida debe hacerse saber porque

a) están sujetos al control aduanero,
b) son exportados con la intención de reimportarlos libres de derechos, ó
c) van con destino al extranjero y se pretende una compensación ó impuestos á su respecto,

el patrón sólo puede empezar el embarque de esos artículos cuando hayan sido revisados y despachados por la aduana y á condición de que vayan acompañados de las rotulaciones oficiales correspondientes y concuerden con ellas exactamente.

Para aquellos buques (de vapor ó veleros) que hacen regularmente la carrera entre el puerto aduanero de Hamburgo y otros puertos nacionales, sin tocar ningún puerto extranjero, puede permitirse un despacho más simplificado respecto de los artículos procedentes del tráfico libre y destinados á la reimportación con franquicia aduanera.

Las lanchas ó embarcaciones cargadas que llevan—sobre el Elba inferior, para ser trasbordadas á un buque en marcha, y que navegue bajo señales de aduana,—artículos procedentes del tráfico libre y que no han sido despachados para ser reimportados libres de derechos, ó artículos con procedencia del puerto franco, no necesitan de aviso ni despacho aduanero, si esas mismas embarcaciones llevan también las señales de aduana.

Los buques que salen del puerto franco con destino al puerto aduanero de Hamburgo ó á un lugar del Elba inferior, deben anunciarse en el puerto de despacho aduanero de Fährkanal ó de Jonas. Los procedentes del puerto franco y destinados á Altona, deben ir con acompañamiento oficial, provistos de boleta de aviso, hasta el correspondiente puesto de despacho aduanero.

Los procedentes del puerto franco y destinados á otros lugares del Elba inferior, deben, en caso de no ser definitivamente despachados en Hamburgo, ser despachados por el procedimiento de boleta de guía con destino al puerto aduanero correspondiente.

Los procedentes del puerto aduanero de Hamburgo ó de un lugar del Elba inferior y destinados al puerto franco, que necesiten de un despacho de salida, están obligados á detenerse con ese fin, frente al puesto de despacho de St. Pauli. El despacho tiene lugar ya sea en ese puesto, ya sea en el de Fährkanal, según lo disponga aquél.

Las embarcaciones que salen del puerto franco y se dirigen río arriba, han de pasar por delante del puesto de despacho de Entenwärder y,—según lo dispongan los empleados de aduana,—fondear en el lugar destinado á la revisión ó en los fondeaderos ordinarios. Las que navegan río abajo con destino al puerto franco deben, en caso de necesitar despacho de salida, fondear en el mismo puesto de Entenwärder.

D.—LEY RELATIVA Á LAS DECLARACIONES PARA LA ESTADÍSTICA DE COMERCIO Y NAVEGACIÓN DEL PUERTO FRANCO (12 DE OCTUBRE DE 1888, 19 DE DICIEMBRE DE 1890, 30 DE DICIEMBRE DE 1895 Y 12 DE MAYO DE 1902).

1.—Declaración de la importación, exportación y tránsito de mercancías

Artículo 1.° Mercancías sujetas á declaración

Las mercancías que atraviesan los límites del territorio del puerto franco, viniendo ó saliendo por mar, deben ser declaradas de acuerdo con las prescripciones de esta ley.

Se considerará como viniendo por mar, aquellas mercancías que trasponen los límites aduaneros sobre el Elba, frente á Cuxhaven, ó los límites aduaneros sobre la bahía de Kiel, y, sobre el mismo medio de transporte ó cambiándolo pero sin permanecer depositadas en tierra durante el tiempo del transporte, son introducidas en el territorio del puerto franco. Se considera también como que vienen por mar, las que entran por Cuxhaven y después son transportadas por ferrocarril al territorio hamburgués del puerto franco. Se considera como que salen por mar las transportadas en las mismas condiciones del territorio del puerto franco hasta más allá de los límites aduaneros indicados.

Están exentas de la obligación de ser declaradas:

1.º Las mercancías que entran en el puerto franco en un buque de paso para otro puerto y que, por consiguiente, son introducidas para reexportarlas en el mismo buque;
2.º Las remesas de mercancías cuyo peso no exceda á 25 gramos y cuyo valor no pase de 100 marcos;
3.º Las encomiendas postales;
4.º Los equipajes de pasajeros.

Artículo 2.º Quiénes deben hacer la declaración

La obligación de declarar las mercancías corresponde al destinatario de las introducidas ó al remitente de las exportadas.

Si el destinatario ó el remitente no habitaran en Hamburgo, el agente del buque deberá entonces hacer la declaración.

Los comerciantes ó industriales que viven cerca de Hamburgo y no quieren servirse de intermediarios residentes en esta ciudad, pueden,—si lo solicitan,—ser autorizados para hacer la declaración de mercancías introducidas en el territorio del puerto franco ó exportadas de él, á condición de inscribir su nombre en un protocolo que se conservará con ese objeto en la oficina de declaraciones, y de someterse, en lo relativo á las declaraciones que hagan ó presenten, á las leyes y autoridades de Hamburgo.

Artículo 3.º Plazo para la declaración

La declaración de las mercancías que vienen por mar debe hacerse dentro del plazo de ocho días contados desde la llegada de las mismas; la de las que salen por mar, dentro del mismo plazo contado desde que terminó su embarque. Para aquellas mercancías de tránsito en el puerto franco, que han venido por mar y deben salir nuevamente por mar, la declaración ha de hacerse dentro de los ocho días subsiguientes al de su llegada.

Artículo 4.º Diversas clases de declaraciones

La declaración se hará de diverso modo, según que las mercancías sean de tránsito en el puerto franco, ó no lo sean.

Se declararán como mercancías de tránsito, las que entran en el territorio del puerto franco destinadas á pasar de él ulteriormente, ya sea á la ciudad aduanera de Hamburgo, ya sea á un lugar determinado del país ó del extranjero, no demorando en el territorio del puerto franco más tiempo que el necesario para poder continuar su

viaje. Tales mercancías serán también consideradas como de tránsito cuando sean provisoriamente depositadas en los almacenes del puerto franco para transportarlas en seguida á su destino, aunque sufran durante su depósito algún cambio de embalaje. La determinación de reexportar tales mercancías pueden tomarla tanto el remitente de ellas como su destinatario en Hamburgo, ó quien esté legítimamente autorizado para el efecto; pero esa determinación ha de conocerla el destinatario de Hamburgo antes de que las mercancías puedan recibirse en los almacenes del puerto franco.

Las mercancías que entren por mar al territorio del puerto franco ó salgan de él por mar y que no puedan considerarse como de tránsito en el sentido del párrafo que antecede, deberán declararse ó como importadas ó como exportadas.

Si se tomaran, respecto á mercancías introducidas por mar en el territorio del puerto franco y destinadas al tránsito, disposiciones que alteraran ese destino, habría que declarar esas mercancías comos introducidas ó,—si la declaración de tránsito hubiera ya sido hecha,—se la rectificará mediante una nueva declaración de importación

Artículo 5.° Contenido de las declaraciones

Se escribirán las declaraciones de importación y exportación en formularios de color blanco, y las de tránsito en formularios de color rojo; y contendrán los datos siguientes:

1) Para las mercancías introducidas por mar, el país de procedencia; para las exportadas por mar, el país de destino; el nombre de la embarcación de mar en la cual vinieron ó salieron las mercancías, y el día de llegada de la embarcación ó,—en su caso,—el día del embarque de las mercancías.

Se considera país de procedencia aquel de cuyo territorio se hizo el envío con destino al territorio del puerto franco ó con la condición de pasar por el territorio del puerto franco; se considera país de destino aquel á cuyo territorio se envían las mercancías. Los países por los cuales deban transitar las mercancías durante su transporte, aunque éstas hayan de ser trasbordadas ó reexpedidas en ellos, no se tomarán en cuenta al indicar la procedencia ó el destino.

2) La denominación de las mercancías de acuerdo con la clasificación adoptada para la estadística del tráfico entre el territorio aduanero alemán y los países extranjeros. Pero para las declaraciones de tránsito bastarán las denominaciones usuales en el comercio, con exclusión de las de significado genérico. Con todo, siempre que se trate de mercancías importadas ó exportadas á través de los límites aduaneros, la denominación de las de tránsito se hará en la misma forma en que se declararon al pasarlas sobre los límites aduaneros

En las declaraciones de exportación, como en las de tránsito relativas á mercancías exportadas por mar, habrá que indicar además, si las mercancías exportadas han sido producidas ó fabricadas en el territorio aduanero alemán, ó en el territorio del puerto franco de Hamburgo, ó en el extranjero.

3) El número, clase y marca de los fardos, y la numeración de éstos cuando su marca no baste para identificarlos.

4) El peso en kilogramos, –el cual se indicará bruto con descripción de la clase de embalaje, para los fardos que sólo contienen una especie de mercancía, y neto en los demás casos.

Cuando en un solo fardo se hayan embalado diversas especies de mercancías, bastará dar una indicación general del contenido total del fardo, expresando el peso bruto total y la clase de embalaje.

En las declaraciones de tránsito, basta en general la indicación de peso bruto.

Siempre que la clasificación de estadística de las mercancías indique otro modo de establecer la cantidad que no sea por el peso, se tendrá en cuenta esta circunstancia al hacer la declaración.

5) El valor en marcos (indicado expresamente para cada especie de mercancía). El valor se indicará según el precio de bolsa el día de la importación ó,—en su caso,—del embarque de las mercancías. Para las mercancías cuyo valor no se cotice en la bolsa, se expresará el valor de factura, aumentado, en el caso de mercancías importadas, del flete, seguro y demás gastos hasta la llegada del buque al puerto. Para las mercancías de tránsito podrá expresarse el valor estimado en conciencia y tomando por base, si se quiere, el importe del seguro.

Artículo 6.° Datos especiales en las declaraciones de tránsito

En las declaraciones de tránsito referentes á mercancías que vienen por mar, deberá ya hacerse constar que serán reexportadas. Así, cuando dichas mercancías sean reexportadas por mar nuevamente, se indicará el nombre de la embarcación de mar que ha de transportarlas, el día del embarque de las mercancías y el país de destino, y, en caso de que la exportación sea por vía fluvial ó terrestre,—el día de la entrada en el territorio aduanero y el nombre (si es posible) del puesto de aduana de Hamburgo que efectuó el despacho de las mercancías. Si éstas son expedidas por ferrocarril y despachadas con boleto de guía, se hará constar esta circunstancia, expresando á la vez el nombre del ferrocarril y el de la aduana alemana para la cual se han despachado las mercancías.

Si los datos mencionados en el párrafo precedente no fueron incluídos en la declaración de tránsito, serán suministrados en una de-

claración especial dentro del plazo de ocho días contados desde la reexportación.

Si las mercancías de tránsito son traspasadas por su destinatario á otra persona para que ésta se encargue de su transporte ulterior, se mencionará esta circunstancia en la declaración de tránsito,—la cual deberá, entonces, ser firmada también por esta otra persona,—ó se dará un aviso especial, según formulario, aviso que irá firmado por el destinatario y por la persona que ha de reemplazarlo en la reexpedición de las mercancías. En el formulario se expresará asimismo que las mercancías sólo pasarán de tránsito por el territorio del puerto franco; la persona á quien las mercancías han sido traspasadas mencionará en él, todos los demás datos exigidos por el primer párrafo de este artículo referentes á la reexportación. Tanto el destinatario de las mercancías como la persona á quien fueron traspasadas, son responsables de la presentación de este aviso de traspaso, dentro del plazo indicado en el párrafo 2.°.

En la declaración de tránsito, relativa á mercancías exportadas por mar y que entraron al puerto franco por vía fluvial ó terrestre, se indicará el día de la llegada de las mismas al territorio del puerto franco, y, si es posible, el puesto aduanero de Hamburgo que las despachó á su salida, ó, en caso de no haber tenido lugar ese despacho, el puesto aduanero que despachó las mercancías hacia el territorio del puerto franco.

Si las mercancías sólo han sido traspasadas al remitente después de llegadas al puerto, tendrá éste que dar también el nombre del destinatario. La declaración será, en tal caso, firmada por este último, ó se dará noticia del traspaso en un formulario á propósito.

Artículo 7.° Suministro de datos especiales

En caso de que la cantidad, el peso ó el valor de las mercancías no fueren todavía exactamente conocidas por el declarante al tiempo de presentar sus declaraciones, podrá concederse un plazo de cuatro semanas para completar ó rectificar tales datos.

La complementación ó rectificación posterior de una declaración hecha sin esta salvedad, puede ser exonerada de la pena respectiva si se hace voluntariamente, sin instigación por parte de las autoridades.

No se permite rectificación que comprenda diferentes declaraciones; cada una de éstas debe, al contrario, sor materia de una rectificación especial.

Artículo 8.° Datos discordantes en los conocimientos; cambio de embalaje y de marcas

Cuando los conocimientos y otros documentos relativos al cargamento, y correspondientes á mercancías importadas ó exportadas por

mar, no hayan sido extendidos á nombre del declarante, se manifestará esta circunstancia en la declaración.

Cuando algunas mercancías que pasen de tránsito por el territorio del puerto franco sufran cambio de embalaje ó de marcas, también se hará á este respecto una observación en la declaración correspondiente, con indicación del embalaje y marcas primitivas y del embalaje y marcas sustituídos.

II.—Cobro de derechos de declaración

Artículo 9.º Derechos de declaración

El declarante deberá pagar un derecho por las mercancías declaradas, igual á un milésimo del valor declarado, para las importadas por mar en el territorio del puerto franco; y un derecho de un diezmilésimo del valor declarado, para las exportadas por mar. Las fracciones de cien marcos en el valor declarado, contarán por cien marcos en el cálculo de estos derechos.

Las mercancías que sólo pasen de tránsito por el territorio del puerto franco (artículo 4.º) están libres de este derecho, así como el dinero efectivo, las monedas y las remesas cuyo valor no exceda de 100 marcos.

Las declaraciones de importación, exportación y tránsito referentes á remesas cuyo valor supere á 500 marcos, deben llevar un sello de 10 Pfenig.

III.—Declaraciones de los patrones de buques

Artículo 10. Entrega de los manifiestos de las embarcaciones de mar, que entran al puerto

El patrón ó el agente de todo buque cargado que entre en el territorio del puerto franco, está obligado á presentar un manifiesto del cargamento, dentro de los catorce días después de la llegada; el patrón, ó el agente, será responsable en cada caso de que las indicaciones del manifiesto sean completas, no omitiendo ninguno de los artículos cargados.

. . . .

Los manifiestos deben concordar con los conocimientos y demás papeles relativos al cargamento; no obstante, en los manifiestos, deberán indicarse las mercancías por sus denominaciones usuales en Hamburgo y no por las extranjeras. Además, se darán en ellos los nombres de los destinatarios en Hamburgo.

Los patrones de buques, ó, en su caso, los agentes de buques, son responsables de la exactitud de los datos que suministren, y, si ello se les exigiere, están obligados á demostrar esa exactitud.

Artículo 11. Entrega de los manifiestos de salida de las embarcaciones de mar

Todo buque cargado que salga del territorio del puerto franco ó del puerto aduanero de Hamburgo para hacerse á la mar, será objeto de un manifiesto que deberá presentar el patrón antes de la salida de su buque, ó el agente de éste, dentro de los ocho días después de dicha salida. El patrón ó el agente, en cada caso, será responsable de que las indicaciones del manifiesto sean completas, no omitiendo ninguno de los artículos cargados; así como de su concordancia con los conocimientos.

En los manifiestos de los buques que salen del territorio del puerto franco y se dirigen por mar á un puerto del territorio aduanero alemán, se dirá de qué país proceden las mercancías. Bastará indicar como tal el territorio mismo del puerto franco, cuando las mercancías no hubieren pasado de tránsito por él. Si hubieren pasado de tránsito, además del territorio del puerto franco se indicará, á ser posible, el país del cual se introdujeron al territorio del puerto franco, ó el país originario de las mismas.

Para toda embarcación de mar que sale de Hamburgo, se sacará antes de su partida un pase (*Passirschein*) certificado por el correspondiente puesto aduanero.

Artículo 12. Entrega de los manifiestos de las embarcaciones fluviales del Elba superior

Para toda embarcación cargada que llega al territorio del puerto de Hamburgo (puerto franco ó puerto aduanero), ó que entra en los canales fluviales del Elba superior que pasan por Hamburgo, así como también para toda embarcación cargada que parte con destino al Elba superior, deberá el patrón ó su representante en Hamburgo presentar el correspondiente manifiesto. A los efectos de esta disposición, no se hace distinción alguna entre las embarcaciones que se dirigen al Elba septentrional ó vienen de él y las que se dirigen al Elba meridional ó vienen de él.

Los manifiestos de entrada se presentarán dentro de los catorce días después de llegar, y. en todos los casos, antes de volver á salir la embarcación. Los manifiestos de salida se presentarán inmediatamente después de la salida de la embarcación.

El patrón de la embarcación, ó su representante, responderá de que el manifiesto sea completo y correcto.

Para toda embarcación que salga de Hamburgo con destino al Elba superior, habrá que obtener antes de su salida un pase certificado por el puesto aduanero correspondiente.

Las disposiciones de este artículo no se aplican á los botes de pasajeros ni á las embarcaciones de mercado.

Artículo 13. Presentación de los manifiestos de ferrocarril

Las administraciones de los ferrocarriles que desembocan en Hamburgo, están obligadas á presentar un manifiesto dentro del plazo de tres días para cada tren que llega ó sale.

III a.—Los manifiestos para el tráfico marítimo en el puerto de Cuxhaven

Artículo 13

Para todo buque cargado que llega por mar al puerto franco de Cuxhaven, habrá que presentar dentro del plazo de catorce días después de su llegada, y para todo buque cargado que sale por mar de Cuxhaven habrá igualmente que presentar dentro del mismo plazo después de su partida, un manifiesto firmado por el patrón del buque ó su agente.

Las disposiciones de los artículos 10 y 11 de esta ley, se aplican á los expresados manifiestos. Sin embargo, en éstos habrá que indicar también las denominaciones de los artículos usadas en el comercio, y su peso, cuando se trate de artículos que entren por mar al puerto, si ellos no han de seguir viaje al territorio del puerto franco de Hamburgo, así como tratándose de artículos que salen por mar del puerto, en caso de que no provengan del territorio del puerto franco de Hamburgo.

IV.—Disposiciones penales

Artículo 14

Toda contravención á las disposiciones de esta ley será castigada con multa que podrá ascender á 100 marcos.

Si de las contravenciones resultare una disminución de los derechos de declaración, podrá imponerse una multa igual á 25 veces el importe de la disminución resultante, á condición, con todo, de que esta multa no exceda á 3,000 marcos.

El que ilegalmente reduzca, suministrando datos falsos intencionalmente, el importe de los derechos de declaración ó eluda su pago, se hará acreedor á una multa igual á cien veces el importe de la reducción ó del total no pagado, independientemente de otros castigos que pudieren aplicársele.

V.—Prescripción de la acción penal

Artículo 15

La acción penal por irregularidades en el cumplimiento de esta ley queda prescripta al año; la acción penal por otras infracciones á la ley, se prescribe á los tres años de cometidas.

VI.—Disposición final

Artículo 16. Autoridades á quienes compete la ejecución de esta ley

La ejecución de esta ley se confía á la Diputación de los Impuestos indirectos, la cual nombrará los empleados necesarios y les tomará (con excepción del secretario y demás empleados superiores) el juramento de práctica. Estos últimos empleados prestarán juramento ante el Senado.

Sección II.—**Leyes y reglamentos generales del Puerto**

A.— LEY GENERAL DEL PUERTO

El Senado de Hamburgo, de acuerdo con la Asamblea popular *(Bürgerschaft)*, sancionó el 30 de junio de 1897 una ley cuyas disposiciones principales son las siguientes:

I.—Límites del Puerto. Autoridades

§ 1.—El territorio al cual se aplica esta ley, comprende el río Elba desde Köhlbrand, la frontera con Altona, hasta la desembocadura del Dove-Elbe, incluídos todos los canales y espejos de agua que comunicando con el Elba dentro de esos límites permiten la entrada y salida libre del flujo y reflujo,—en cuanto se hallen dentro del territorio de Hamburgo. También se aplica á las superficies de agua entre las esclusas del Alster por un lado y las de Groskeller, Michaelisbrücke y Müklenbrücke por el otro.

§ 2.—Todas las embarcaciones y balsas en el puerto de Hamburgo están sometidas á esta ley y á las ordenanzas que la complementen. Los patrones y tripulaciones de dichas embarcaciones y balsas están obligados á obedecer las órdenes de los empleados y Policía del puerto (véase, sin embargo, § 5, inciso 1.º).

Al pasar los límites aduaneros y mientras se hallen en la parte del puerto situada dentro de esos límites, dichas embarcaciones están obligadas á observar los reglamentos aduaneros vigentes y á obedecer las órdenes de los empleados de la aduana.

Toda embarcación situada junto á los quais administrados por el Gobierno está sujeta á las órdenes de los empleados respectivos, de acuerdo con las disposiciones relativas al uso de los quais y sus dependencias.

Así también, deberá cumplir estrictamente las disposiciones referentes al uso de los embarcaderos públicos y las órdenes de los empleados que tienen á su cargo esas instalaciones.

Finalmente, al pasar una esclusa, debe cumplir todas las órdenes de los escluseros ó sus asistentes, de acuerdo con las disposiciones respectivas.

§ 3.—La vigilancia del tráfico en el puerto depende de la Comisión de Navegación y Comercio y de la autoridad policial. La Comisión nombra y toma juramento á las autoridades del puerto, (á saber: al capitán general del puerto, á los capitanes de puerto, á los asistentes de los capitanes, á los pilotos del puerto y á los inspectores del mismo). La autoridad policial nombra á los empleados de la policía del puerto (capitán de la policía del puerto, un primer comandante, comandantes y vigilantes). Cada una de las mencionadas autoridades imparte á sus empleados las órdenes de servicio necesarias.

Los empleados de la Comisión de Navegación y Comercio y los de la autoridad policial deben prestarse mutua ayuda para hacer cumplir las disposiciones de esta ley.

Si los empleados de la Policía del puerto comprobasen infracciones á los reglamentos náuticos, están obligados (sin perjuicio del derecho de intervenir directamente cuando así lo exijan razones de urgencia) á comunicar los hechos al empleado competente para que este funcionario adopte las medidas que el caso requiera.

§ 4.—El puerto se dividirá en distritos, cuyo número y límites serán fijados por la Comisión de Navegación y Comercio.

La vigilancia del puerto se efectúa por su Oficina principal y por las oficinas de puerto de los diversos distritos.

§ 5.—Todas las embarcaciones de mar cuya capacidad exceda á 150 metros (neto) pueden, á su entrada en el puerto ó al cambiar de sitio ó al abandonar el puerto, tomar un piloto, pero no están obligadas á ello. La dirección del buque, aunque se halle un piloto á bordo, está siempre á cargo del patrón.

Además de su sueldo fijo, los pilotos del puerto recibirán por su trabajo compensaciones proporcionadas al número y calado delos buques á que hayan prestado sus servicios. Estas compensaciones se toman de los derechos de capitán de puerto (§ 37), de los cua-

les se pondrá para este objeto una sexta parte á disposición de la Comisión de Navegación y Comercio. Esta Comisión fijará más detalladamente la distribución é importe de estas compensaciones.

II.—Tráfico de los buques

§ 6.—Se prohibe la provisión ó suministro á los tripulantes de las embarcaciones de mar y á los patrones de las de río, de mercancías ó artículos que no hayan pagado derechos de aduana ó impuestos de consumo, y de aquellos artículos ó mercancías que á su exportación fuera del territorio aduanero son favorecidos con una devolución de derechos de aduana ó de impuestos de consumo. La provisión ó suministro de tales mercancías ó artículos, sólo es permitida á las embarcaciones de mar mediante orden escrita de los armadores ó del patrón del buque. El portador de esas mercancías ó artículos deberá ir provisto de dicha orden, como comprobante.

§ 7.—En caso de suministro á un buque en el puerto, de artículos provenientes de un lugar situado dentro del territorio aduanero alemán, la persona que lo efectúe está obligada á presentar la orden escrita á que alude el § 6, ó bien la orden de entrega del vendedor. Esta última debe indicar la clase y cantidad de los artículos suministrados, el nombre del buque á cuyo bordo han de entregarse, y los nombres del vendedor y comprador.

§ 8.—Las disposiciones de los dos parágrafos precedentes no se aplican al trasporte á bordo de los buques que se hallan en el puerto, de artículos de flete ó pertenecientes á los pasajeros.

§ 9.—Se prohibe dentro del territorio en que tiene aplicación esta ley:

1) Ejercer el comercio de vendedor ambulante de cualquier clase de artículos. Las autoridades policiales podrán permitir á determinados contratistas la venta de artículos de consumo, pero este permiso será revocable en cualquier momento.
2) Vender á vendedores de segunda mano ó vendedores ambulantes, utensilios usados de buque, sobras de mercancías, desechos abandonados á bordo, etc.; así como entregar tales sobrantes ó desechos á los contratistas de la limpieza de los buques.
3) La venta de cualquier clase de artículos por parte de los tripulantes. Los patrones de buque son considerados responsables de todo género de tráfico entre sus buques y los vendedores de segunda mano ó ambulantes.

III.—Fondeadero de los buques. Obligación de dar aviso

§ 10.—A su llegada á Hamburgo, se indicará á cada buque el lugar que ha de ocupar en el puerto.

§ 11.—Sólo en casos de absoluta necesidad, se permitirá á los buques echar anclas. En casos excepcionales, el Capitán general del puerto podrá permitir que los buques permanezcan anclados en lugares determinados por tiempo considerable.

Se prohibe echar el ancla en los lugares donde haya cables telegráficos ó donde desemboquen cloacas. Estos lugares están indicados en la costa, por medio de postes con inscripciones apropiadas.

§ 12.—Las embarcaciones especiales del tráfico del Elba Superior (*oberländer-Kähne*), sólo podrán atracar á las de mar para cargar ó descargar mercancías, cuando el peso de éstas no sea inferior á 50 toneladas, ó el número de los fardos no sea inferior á 500. De este hecho deberá suministrarse la suficiente prueba al anotarse aquellas embarcaciones en la Oficina del puerto (§§ 13 y 15). Si el espacio escasea, podrá el Capitán general del puerto negar el permiso correspondiente, ó sólo concederlo á condición de que se pruebe que la cantidad de mercancías ó artículos trasbordados llega á un total superior al indicado antes.

Si se produjera en el puerto una interrupción del tráfico, por haber demasiadas lanchas, botes ó embarcaciones de río atracadas á los quais ó á las embarcaciones de mar, los empleados del puerto y los de la policía del puerto podrán ordenar la remoción de las embarcaciones que la causen. La decisión respecto á cuáles embarcaciones sean las causantes de dicha interrupción, se deja á las discreción de aquellos empleados. Sin embargo, éstos deberán tener en cuenta en lo posible, el orden en que se hayan anotado los buques de mar, así como también deberán evitar que se produzca un estancamiento del tráfico.

Después de terminada la carga ó descarga, las pequeñas embarcaciones de transbordo dejarán libres los quais y se retirarán de los buques á que hayan servido. Igualmente se retirarán de los puestos aduaneros, luego que hayan sido examinadas por los empleados de aduana. Si necesitaran remolcadores, deberán pedirlos con la debida anticipación.

En caso de que las órdenes de los empleados no fueran inmediatamente obedecidas, están autorizados éstos para tomar las medidas necesarias á costa de los armadores ó propietarios de las mencionadas embarcaciones. Si hubiera que efectuar maniobras por orden de los empleados del puerto, los buques objeto de ellas podrán considerarse bajo el mando de dichos empleados, si los interesados lo requiriesen así.

§ 13.—Todas las embarcaciones, de mar ó de río, de una capacidad superior á 50 metros (neto), deben dar aviso de su llegada al puerto y de su partida, y,—mientras se hallen en él,—de todo cambio de fondeadero. El aviso debe darlo, ó el patrón del buque ó la persona

autorizada por él para hacerlo; á menos que el buque esté eximido de esta formalidad, de acuerdo con el § 17.

§ 14.—El aviso á que se refiere el parágrafo anterior, debe darse dentro de las 24 horas después de la llegada del buque y ante la Oficina del puerto correspondiente al distrito en el cual ha fondeado. Al dar el aviso, debe presentarse un documento que acredite: los nombres de los armadores y del patrón, la señal distintiva según el Código internacional, el puerto de registro y el tonelaje de registro neto ó la capacidad de carga del buque. El documento será devuelto luego de hechas en el registro de la Oficina las anotaciones correspondientes.

De este aviso se entregará un certificado (permiso para permanecer en el puerto) que debe conservarse á bordo del buque y exhibirse á los empleados del puerto ó de la policía del puerto que lo exijan.

§ 15.—Si se quisiere cambiar el fondeadero del buque, habrá que obtener previamente la autorización de la Oficina del distrito á que pertenece el nuevo fondeadero. El correspondiente aviso podrá ser verbal, exhibiéndose á la vez el certificado á que alude el parágrafo anterior; ó darse mediante solicitud escrita.

La autorización puede otorgarse á la vez, cuando se trate de embarcaciones de río, para los varios puntos en que éstas deban efectuar operaciones de carga y descarga.

La autorización así concedida se anotará al dorso del certificado (permiso de permanencia en el puerto) ó, en su caso, en la solicitud escrita indicando en dicha autorización el nuevo fondeadero. La solicitud escrita, provista de la anotación de la Oficina, debe conservarse á bordo como justificativo, del mismo modo que el certificado.

§ 17.—Están exentos de la obligación de dar aviso:

1) Los buques pertenecientes al Gobierno alemán ó á Gobiernos extranjeros.
2) Las embarcaciones de placer.
3) Los buques de pasajeros que trafican entre Hamburgo y lugares cualesquiera situados sobre el Elba ó estaciones balnearias del territorio alemán del Mar del Norte.
4) Los remolcadores empleados en el Elba ó frente á su desembocadura.
5) Las lanchas de las embarcaciones de mar fondeadas en el Elba inferior.
6) Los barcos pescadores, y los empleados en el transporte de leche, verduras y otros artículos de mercado.
7) Las embarcaciones de río, mientras no permanezcan más de 48 horas.
8) Las embarcaciones del tráfico local (embarcaciones del puerto)

no incluyendo las embarcaciones de río procedentes del interior; así como las embarcaciones semejantes destinadas al tráfico con Altona, Hamburgo y el territorio hamburgués, excepción hecha de Ritzebüttel. La exención para las embarcaciones mencionadas en los incisos 3 á 8 se aplicará sólo cuando ellas estén registradas en puertos del río Elba.

9) Los buques de itinerario regular que se han hecho anotar como tales ante la administración de los quais, que usan siempre los quais, tanto para la carga como para la descarga, y ocupan un fondeadero fijo; á condición de dar el aviso ordinario una vez por año.

10) Los remolcadores que trafi can regularmente entre Hamburgo y puntos cualesquiera de la costa alemana; á condición de dar aviso una vez por año y de comprometerse sus agentes á suministrar al Capitán general del puerto, al fin de cada mes, una lista de las fechas de llegada y salida durante ese período.

La Comisión de Navegación y Comercio está autorizada para permitir otras exenciones de la obligación de dar aviso. Las ordenanzas vigentes ó que más adelante se pongan en vigencia, relativas al aviso que las embarcaciones recién mencionadas deban dar á los inspectores de mercado, á los escluseros ú otros empleados, no perderán nada de su valor por razón de estar exentas dichas embarcaciones de la obligación de dar aviso á la Oficina del puerto.

IV.—Buques fondeados en el puerto

§ 18.—El buque que llegue al puerto ó permanezca en él, debe ponerse y conservarse en condiciones tales que todo objeto que se proyecte fuera de sus costados sea colocado de modo que ocupe el menor espacio posible y no constituya un peligro para otros buques. El Capitán general del puerto puede permitir á los buques tener una ancla lista para fondear.

§ 19.—Los buques deben ser fuerte y seguramente amarrados, pero de tal modo, sin embargo, que las amarras puedan soltarse rápidamente en caso de necesidad.

Las cadenas y cables sólo podrán fijarse, ó á las anillas empotradas en los muros de quai, ó por otros modos de conexión segura con los terraplenes ó embarcaderos, ó á las cadenas sujetas á los duques-de-alba; pero no deben atarse á sólo uno de los postes de los duques-de-alba ni á los pilotes de protección colocados á lo largo de los muros de quai. Las embarcaciones de río y del puerto deben estacionarse de modo que no ocupen el camino ni los fondeaderos de las embarcaciones de mar.

Se prohibe aflojar las amarras de un buque sin permiso previo. Si

un buque necesita para sus maniobras que las amarras de otro buque sean soltadas, éstas deberán ponerse nuevamente en orden una vez terminadas las maniobras.

§ 20.—En las embarcaciones de mar es permitido extender botalones con el objeto de cargar ó descargar, pero sólo después de obtenida la autorización del Capitán de puerto del distrito.

§ 21.—Se prohibe extender cables ó cuerdas á través de los caminos seguidos por el tráfico de las embarcaciones, sin obtener antes permiso de los empleados del puerto. Se exceptúa el caso en que se trate de cambiar de fondeadero.

§ 22.—A fin de mantener el orden y la seguridad pública en el puerto, todas las embarcaciones de mar y las de ríos cuando lleven carga (exceptuadas las embarcaciones del puerto) deben ser vigiladas por un guardián, á lo menos, cada una. Para las embarcaciones del puerto que se hallen cargadas y próximas unas de otras, bastará establecer una vigilancia común apropiada.

§ 23.—A los buques de mar, movidos por el vapor, les está prohibido, mientras no estén en marcha, accionar las hélices bajo presión. Podrán excepcionalmente hacerlo, á condición de que el movimiento de la máquina sea el más lento posible y que la popa del buque se halle á flote. Si la embarcación está junto á los quais sólo se permitirá accionar las hélices desde una hora antes hasta una hora después de la marea alta y siempre á condición de que la popa esté á flote. En tal caso, los buques que se hallen cerca ó se aproximen deberán ser advertidos de esta maniobra con bastante anticipación, mediante tableros de aviso ó por cualquier otro medio eficaz. Si otros buques se aproximan, á punto de ofrecer un peligro, debe pararse inmediatamente la máquina. Los tableros de avisos serán expuestos sólo durante el tiempo en que se accione las hélices ó se efectúe en las máquinas cualquier trabajo que obligue á poner en movimiento las hélices.

§ 24.—Al dar escape al vapor por los costados del buque, deben adoptarse las precauciones necesarias.

V.—Buques en movimiento dentro del puerto

§ 25.—Los patrones de buques de vapor deben cuidar de que la ola producida por el movimiento no ponga en peligro á otras embarcaciones. Con ese fin, moderarán la velocidad si es necesario.

En el distrito del puerto situado al Norte del canal principal del Elba, no es permitido á los buques de vapor que no llevan á remolque otros buques, navegar á toda velocidad, excepto en la época de los hielos.

§ 26.—Dentro del puerto quedan en todo vigor las disposiciones de las ordenanzas imperiales siguientes:

1) Ordenanza destinada á prevenir las colisiones en el mar, de fecha 9 de mayo de 1897;
2) Ordenanza relativa á las medidas que deben tomar los patrones de buques después de una colisión en el mar, de fecha 15 de agosto de 1876; (1) con las siguientes modificaciones;

Las reglas contenidas en las citadas Ordenanzas imperiales con relación á buques de vapor, se aplicarán á las lanchas provistas de un motor y á todos los buques en que se emplee un sistema cualquiera de propulsión mecánica.

Las luces que deben llevar las lanchas cubiertas, las abiertas y las canoas, se limitan á las indicadas en el § 33 de la presente ley.

§ 27.—Todos los patrones de buque deben ordenar las maniobras de manera que la embarcación que dirigen no ocupe la ruta general de los buques por más tiempo del indispensable. Los buques han de mantenerse en lo posible paralelos al río.

Las embarcaciones de mar (con excepción de las de muy pequeñas dimensiones), así como las grandes embarcaciones de río arriba, no podrán navegar á vela dentro del puerto.

Las embarcaciones de mar ó de río arriba (*oberländer-Kähne*) así como los botes remolcadores que arrastren varias lanchas colocadas una atrás de otra, sólo podrán virar en los extremos interiores de las dársenas provistas de quais.

§ 28.—Las embarcaciones de poco calado y de fáciles maniobras rápidas, dejarán en lo posible el eje de la ruta libre para las embarcaciones de mar. Los patrones deben asegurarse, antes de cruzar la ruta, de que no impedirán la marcha de buques mayores ni serán causa posible de colisiones. Toda embarcación del puerto ó de río, con propulsión mecánica, debe, al cruzar la ruta, esquivar los buques que marchen en dirección paralela al río.

§ 29.—En tiempo de neblina, todos los vapores que se hallen en marcha darán una vez por minuto, cuando menos, una señal con el silbato de vapor. Las reglas contenidas en la Ordenanza imperial de 9 de mayo de 1897 (2) se aplicarán en el puerto de Hamburgo á todos los buques movidos mecánicamente.

§ 30.—A la entrada de las dársenas del puerto y en otros puntos donde la ruta ó canal se encorva, se navegará á poca velocidad y tomando el lado derecho. A la entrada de la dársena ó al llegar á donde empieza la vuelta, se debe hacer una larga señal con el silbato.

---

(1) Véase en el capítulo destinado al puerto de Bremen, el extracto de estas Ordenanzas.

(2) Véase un extracto de esta Ordenanza en el capítulo consagrado al puerto de Bremen.

También se debe pasar á poca velocidad debajo de los puentes, y siempre á la derecha, ó, si el puente tuviera varias aberturas, por una de la derecha.

§ 31.—Toda embarcación de río con propulsión mecánica, en marcha dentro del territorio hamburgués del río Elba y canales adyacentes, estará provista de las siguientes luces:

a) De la linterna de tope, colocada á suficiente altura para que no la cubran ni otras partes del buque ni las personas que andan sobre la cubierta, y, en todo caso, á un metro por lo menos sobre las luces de costado.

b) En caso de llevar dicha embarcación otra ú otras á remolque, de una segunda luz de tope la cual deberá tener la misma visibilidad que la primera y estar colocada por lo menos medio metro más arriba que la otra.

c) La visibilidad de las luces de tope en noche oscura con atmósfera despejada, debe ser de 1 1/2 millas marinas por lo menos, y la de las luces de costado, de una milla por lo menos.

d) La condición de visibilidad de las luces de costado se aplica también á las embarcaciones veleras de río no remolcadas. Si es necesario bajar las luces de tope al pasar bajo un puente, se las colocará otra vez, inmediatamente, en su lugar.

§ 32.—Las embarcaciones de mar ancladas en el canal de ruta (§ 11) deben llevar las luces de ancla previstas en la ordenanza imperial de fecha 9 de mayo de 1897 (1). Las embarcaciones de mar que quieran bornear dentro del canal de ruta á fin de conseguir su fondeadero (ya usando el ancla ó por medio de remolcadores), deben llevar las luces prescriptas para los buques en marcha en la ordenanza de 9 de mayo de 1897 (§ 28 y siguientes).

Además los buques que borneen en el canal, deben,—en los dos casos mencionados antes,—mientras dura la maniobra, mover verticalmente una luz cerca de popa, de tal modo que sea siempre visible para los buques que se acerquen; y al mismo tiempo harán sonar la campana á cortos intervalos, ó el silbato en una rápida sucesión de silbidos.

Las embarcaciones de mar que quieran bornear en el canal para llegar á sus fondeaderos, deberán cuidar de que los buques que se les aproximen no encuentren tropiezo para seguir su marcha, y, en lo posible, permitirán á éstos que pasen antes de empezar el borneo.

§ 33.—Toda lancha ó canoa no remolcada, y, en un tren de remol-

(1) § 39.—Véase en el capítulo dedicado al puerto de Bremen este parágrafo de la ordenanza imperial, así como los citados más abajo.

VIII.—Epoca en que entra en vigencia esta ley

§ 39.—La presente ley entrará en vigencia el 1.° de julio del corriente año.

Dado en la Sala de Sesiones del Senado, Hamburgo, el 2 de junio de 1897.

NOTA.—Con fecha 18 de julio de 1902 se declaró aplicable al puerto de Cuxhaven la ley que antecede.

El 30 de junio de 1897 la Comisión de Navegación y Comercio promulgó el siguiente Reglamento para la aplicación de la ley de 2 de junio de 1897:

B.—REGLAMENTACIÓN DEL § 4 DE LA LEY DE 2 DE JUNIO DE 1897

§ 1.—De acuerdo con el § 4 de la citada ley se declara dividido el puerto en los cuatro distritos siguientes:

. . . .

§ 2.—La Oficina general del puerto tiene á su cargo el control de los cuatro distritos del puerto. El jefe de dicha oficina es el Capitán general del puerto.

Los jefes de las oficinas de los distritos del puerto son los Capitanes de puerto.

La Oficina general se halla situada en la calle Admiralität número 56. La oficina del primer distrito se halla á bordo del buque de guarda «Jonas»; etcétera.

. . . .

§ 3.—La orden que deben recibir los buques á su llegada al puerto, de ocupar un fondeadero determinado de acuerdo con el § 10 de la ley citada, será impartida por la oficina del primer distrito para los buques de procedencia del Elba superior. Para los que proceden del Elba inferior, la orden es impartida por la oficina del tercer distrito.

Los buques de tráfico regular, las embarcaciones de río y las pequeñas embarcaciones de mar recibirán una vez por todas un fondeadero determinado hasta que se haga necesario un cambio.

Todos los demás buques reciben su fondeadero á cada llegada.

Las embarcaciones de río del Elba inferior deberán, hasta nueva orden, fondear frente al Maakenwärder.

. . . .

Para fijar el fondeadero de cada buque, se atenderá á la regla de que las embarcaciones de mar y las procedentes del Elba superior, fondeen en el distrito del puerto franco, y las procedentes del Elba inferior, en el puerto aduanero. Todo pedido para que se fije el fondeadero de un buque sin sujeción á esta regla, deberá formularse ante la Oficina general del puerto por los representantes de los armadores, y si es posible, antes de su llegada al puerto.

§ 4.—Las instrucciones relativas al fondeadero de las embarcaciones de mar ó de río que tengan que permanecer algún tiempo sin ocupación ó ser llevadas á un fondeadero de invierno, las expedirá la oficina de distrito ante la cual se haya presentado la respectiva solicitud. En el caso en que la embarcación de río haya de permanecer en el puerto sin tripulación, será necesario poner en dicha solicitud una indicación especial. Además, debe indicarse á la Oficina de puerto una persona digna de confianza que se comprometa á mantener la vigilancia á bordo y á tomar á su cargo toda medida que se haga necesaria con respecto á dicha embarcación.

§ 5.—La indicación de fondeadero para las embarcaciones del puerto que están esperando órdenes, la hace, á pedido de los interesados, el Capitán general del puerto. Para las siguientes clases de embarcaciones del puerto hay fondeaderos reservados que ocuparán todas las que no hayan recibido indicaciones especiales:

a) Las lanchas carboneras cargadas, á la espera de órdenes, deben fondear—dentro del territorio aduanero,—en el puerto destinado á las lanchas carboneras en Kuhwärder, y,—en el puerto franco,—dentro de los Schanzengraben y en la ribera Norte del río Elba entre Kirchenpauerquai y el puente del ferrocarril á través del Elba.

b) Las lanchas vacías deben colocarse en el Grenzkanal, cuando el Capitán de puerto no les indique otro sitio.

c) Las embarcaciones de puerto cargadas deben colocarse en las estaciones de lanchas, durante el tiempo que no se hallen al costado de un buque ó contra los quais.

§ 6.—Los buques que han pasado por el control de aduana en Entenwärder, destinados á puntos de aguas arriba, y que no continúan su viaje de inmediato, deben, luego de sometidos á dicho control de aduana, ser amarrados á los duques-de-alba situados en Kalte-Hofe y que llevan los números de 1 á 20. Si en este lugar no hubieren más fondeaderos disponibles, dichos buques serán emplazados de acuerdo con las indicaciones de los empleados del puerto, en los canales de la Peute ó en la caleta de Bellwärder.

Para remontar el río, se podrán atar unos á otros los remolcadores

permiso de la autoridad policial. Las personas empleadas en amarrar el buque pueden acercarse á él, pero necesitan de un permiso de la autoridad policial para subir á bordo.

d) La pesca debajo de los puentes, á la entrada de las dársenas, en aquellos puntos del puerto en que hay un tráfico activo y en los demás sitios que los empleados del puerto indiquen.

e) Abrir agujeros en el suelo.

f) Dragar arena (exceptuadas las dragas del Gobierno).

Queda además en vigor la diposición que prohibe trabajos á bordo los domingos y días de fiesta, salvo casos de urgencia ó con permiso especial de la Policía.

§ 9.—A bordo de los buques fondeados en el puerto, sólo podrá encenderse fuego en sitios seguros y á condición de ser constantemente vigilados. Sólo se permite el uso de luces de llama, en linternas cerradas ó en lámparas fijas de un modo seguro y provistas de depósito metálico. Sin embargo, se permite el uso de lámparas de aceite abiertas, en los cuartos de máquina y de caldera de los vapores. Las cenizas y escorias sólo pueden conservarse en baldes metálicos provistos de tapa, excepto en el cuarto de calderas de los vapores.

§ 10.—No se permite quemar pez, brea, resina ó aceite á bordo de los buques, sino solamente al costado de los mismos, en embarcaciones apropiadas en las cuales el fuego arda sobre una capa de arena, piedras ó tierra. Es además obligatoria la vigilancia constante, durante esta quemazón.

§ 11.—La fumigación de los buques con objeto de matar ratas ú otras alimañas, es sólo permitida durante el día y previo permiso del Capitán general del puerto. La fumigación debe llevarse á cabo bajo la vigilancia de la Policía del puerto.

§ 12.—Todo trabajo en la bodega de un buque durante la noche, es permitido sólo bajo la vigilancia de la Policía del puerto. El pedido para obtener dicha vigilancia, se dirigirá á la más próxima estación de esta Policía. La calefacción de las calderas de un vapor que se prepara á seguir viaje, no se considera comprendida en esta disposición.

§ 13.—Los buques de las siguientes clases deben estar provistos de chisperos de tipo aprobado por la Policía:

a) Las grúas ó elevadores flotantes que operen en el puerto.

b) Los vapores que entren en la dársena del petróleo con fuegos encendidos.

Además, está prohibido á las lanchas automóviles de bencina entrar en la dársena del petróleo con lámparas encendidas ó picos de gas incandescente.

§ 14.—Las calderas de grúas ó elevadores flotantes, y las de otros aparatos auxiliares para la carga y descarga de buques,—así como las de martinetes á vapor,—usadas dentro de los límites de la jurisdicción de la ley del puerto, sólo podrán ser caldeadas con un combustible que produzca poco humo, y solamente con coke, en los canales de la ciudad.

Está prohibido cubrir con carbón los fuegos de las calderas de las embarcaciones de río, mientras éstas pasen ó se hallen á lo largo de la ribera Norte del Elba.

§ 15.—Tan pronto como un buque que ha cargado cualesquiera artículos inflamables ó explosivos entre en el puerto, su patrón está obligado á dar inmediato aviso á la oficina principal del puerto (ya sea personalmente ó por medio de un representante) de la calidad y cantidad de tales artículos.

En caso de que el buque,—de acuerdo con los §§ 13-16 de la ley del puerto,—deba dar aviso de entrada, la calidad y cantidad de tales artículos ha de indicarse á la oficina de distrito correspondiente.

Los buques cargados con artículos inflamables ó explosivos, están sujetos á una vigilancia especial de la Policía del puerto.

§ 15 *a*.—Se consideran inflamables en el sentido del § 15 las siguientes substancias:

1) Petróleo en bruto y sus productos preparados por destilación (á saber: étheres de petróleo, gasolina, neolina, bencina, ligroina, nafta, esencia de petróleo, petróleo refinado, aceite para limpiar metales, etc., y trementina).
2) Las substancias volátiles procedentes del alquitrán de hulla ó lignita, ó del aceite de alquitrán; siempre que esas substancias desprendan, mediante calefacción á 160° C., productos de destilación combustibles (benzol, tolvol, xilol, cumol, aceite solar, aceite fotógeno, nitrobenzol, etc.)
3) Ether sulfúrico, colodion y alcohol sulfúrico (sulfuro de carbono).
4) Acido nítrico rojo (que desprende vapores).
5) Fósforo blanco, amarillo y rojo (amorfo).
6) Apagadores de Bucher.

§ 15 *b*.—La carga ó descarga de cualquiera de los artículos inflamables mencionados en el § 15 *a*, incisos 1-3, sólo se permitirá *fuera* de la dársena del petróleo cuando la cantidad total de los artículos no exceda á 50 paquetes por cada buque.

El Capitán general del puerto está autorizado para permitir fuera de la dársena del petróleo, la carga ó descarga de petróleo refinado y aceite de trementina en cantidades mayores que la indicada.

Cuando un buque llegue al puerto trayendo en su cargamento, además de las materias mencionadas en el 1.er acápite de este §, otras materias inflamables (§ 15 *a*, incisos 4-6), ó substancias de fácil combustión (§ 16), estos artículos serán descargados primero en las lanchas del puerto fuera de la dársena del petróleo.

§ 15 *c*.—Antes de empezar la carga ó descarga de artículos inflamables, fuera de la dársena del petróleo, debe darse aviso á la más próxima estación de la Policía del puerto.

§ 15 *d*.—Sobre las embarcaciones del puerto que lleven á bordo materias inflamables de la clase indicada en el § 15 *a*, incisos 1-3, no podrá encenderse ningún fuego ni luz, con excepción de las linternas de posición (§ 33 de la ley del puerto). También está prohibido fumar á bordo de tales embarcaciones.

§ 16.—Las siguientes substancias serán consideradas de fácil combustión:

1) Lana artificial, residuos de lana, residuos de yute, de algodón, de hilaza de algodón, trapos y desechos de lona.
2) Cabello ó crin, lana ó algodón en bruto, lino, cáñamo, estopa y yute.
3) Heno, paja, junco (exceptuando el de España) y análogos.
4) Envases de madera dentro de los cuales haya sido transportado cualquiera de los artículos inflamables mencionados en el § 15 *a*, incisos 1 y 2.

§ 16 *a*.—A bordo de las embarcaciones de río ó del puerto cargadas con artículos de fácil combustión, sólo podrán usarse estufas ó fogones construídos en el interior de compartimientos cerrados y perfectamente separados de la bodega por sólidos tabiques de madera. En los casos en que hubiera de encenderse fuego en una de esas embarcaciones durante la carga ó descarga, será obligatorio el uso de tubos de chimenea provistos de chisperos.

Toda luz encendida á bordo de embarcaciones de la clase antes descrita, estará protegida por un farol cerrado. No se permitirá fumar á bordo de dichas embarcaciones.

§ 16 *b*.—Los artículos mencionados en el § 16, incisos 1-3, si no se hallan estivados en bodegas cerradas, estarán á lo menos bien cubiertos por todos lados con lonas ó encerados. Sin embargo, en las embarcaciones cargadas con heno, paja, etc. (§ 16, inciso 3), no es obligatorio proteger la carga por los costados.

§ 17.—El uso de la luz eléctrica de arco en el puerto, sólo se permite cuando ella esté cubierta por una pantalla, de manera que no ilumine sino la superficie en que se está trabajando y no moleste á la navegación

§ 18 —Todos los buques de llegada á Hamburgo ó fondeados en

el puerto, están sujetos á la inspección sanitaria de la Policía y á la vigilancia del médico del puerto.

§ 19.—Las personas atacadas de una enfermedad contagiosa, ó de fiebre, colerina, erupciones ó escorbuto, sólo podrán abandonar el buque después de haber sido examinadas por el médico del puerto, y con permiso de este empleado.

§ 20. Debe darse inmediato aviso al médico del puerto, de toda enfermedad interna que ocurra á bordo de los buques durante su estadía en el puerto. El patrón del buque ó su representante dará dicho aviso á la Policía, que lo transmitirá á quien corresponda.

§ 20 *a*.—Cuando se requiera con urgencia asistencia médica ó de la Policía en casos de enfermedad ó accidentes ocurridos á bordo de buques en el puerto, se emplearán las siguientes señales:

1.º Durante el día, la señal ordinaria de auxilio consistente en una bandera ó un pedazo grande de tela izado sobre una asta vertical y con su extremo anudado ó atado de manera que no pueda desplegarse.

2.º Después de la puesta del sol, repique de la campana de bordo, rápido y repetido á cortos intervalos, acompañándolo si es posible de una señal luminosa consistente en tres luces blancas fijadas una debajo de la otra.

§ 21.—El patrón ó su representante está obligado á suministrar al empleado de sanidad de visita á bordo, respecto de los hechos que oficialmente deba averiguar éste, todos los datos pertinentes. Debe especialmente darse aviso al empleado de sanidad de los casos de muerte ó enfermedad durante el viaje y de los casos de enfermedades internas existentes todavía á la llegada del buque al puerto ú ocurridos durante su permanencia en él.

§ 22.—El médico del puerto está autorizado para ordenar á bordo de los buques, el aislamiento, desinfección, vacunación ú otras medidas que considere necesarias en el interés de la salud pública, y para hacer ejecutar esas medidas,—con ayuda de la Policía del puerto si es necesario.

Esta disposición se aplica también á las medidas que exija la conservación en buen estado, la limpieza, la ventilación y la calefacción de los camarotes y espacios destinados á la tripulación, así como la buena calidad de las provisiones y del agua de beber.

§ 23.—Se prohibe usar para la bebida ó para la limpieza de utensilios de cocina y de mesa, el agua del Elba tomada directamente desde el buque y que no haya sido previamente hervida.

§ 24.—Los W. C. de la tripulación á bordo de buques estacionados á lo largo de los quais, serán cerrados; la tripulación usará de los W. C. de tierra.

§ 25.—Está prohibido subir á bordo de buques que lleven bandera amarilla en el palo de trinquete de acuerdo con la ordenanza sanitaria del puerto de Hamburgo de 29 de noviembre de 1895. (1)

§ 26.—Toda infracción á las disposiciones del presente Reglamento se castigará, de acuerdo con el § 35 de la ley de puerto, con multas de hasta 150 M., ó con prisión del infractor por un tiempo que no exceda á seis semanas, siempre que no corresponda por el Código Penal una pena mayor.

§ 27.—El presente Reglamento entrará en vigencia el 1.º de julio de 189[illegible].

D.—ORDENANZA RELATIVA Á LA EXPLOTACIÓN Y TARIFA DE LOS QUAIS (DE 22 DE DICIEMBRE DE 1893, CON LAS MODIFICACIONES DE 21 DE DICIEMBRE DE 1894, 12 DE JULIO DE 1895 Y 20 DE ABRIL DE 1903).

Disposiciones generales

Artículo 1.º El personal y las instalaciones de los quais están destinados á recibir los artículos que entran por mar al puerto,—sacándolos de los buques para entregarlos á los destinatarios ó recibidores,—y á tomar de los cargadores los artículos destinados á salir del puerto hacia el mar para entregarlos á bordo de los buques que han de trasportarlos.

La explotación de las instalaciones de los quais se regirá por esta ordenanza y dependerá de la Administración de los Quais, la cual funcionará en nombre del Estado y bajo la dirección de la Diputación de Navegación y Comercio.

Sin embargo, la Diputación de Finanzas podrá arrendar, de acuerdo con la Diputación de Navegación y Comercio, algunos trozos de quai á compañías de armadores. Además, la Diputación de Navegación y Comercio podrá arrendar para depósito y manipulación de ciertas clases de mercancías, espacios determinados de los quais (previo arreglo especial en cada caso), por un plazo que no exceda á un año, y siempre que á su parecer no resulte de ello perjuicio para el fin principal de las instalaciones de los quais.

La Diputación de Navegación y Comercio podrá, asimismo, permitir á los buques destinados al tráfico de pasajeros,—mediante pago de derechos que se fijarán según las circunstancias de cada caso,—atracar al quai, aunque no se sirvan de él para cargar ó descargar mercancías.

Art. 2.º Los buques no podrán atracar al quai sino después de dar

(1) Las disposiciones de la policía sanitaria en Hamburgo, no difieren esencialmente de las de Bremen. Véase el capítulo consagrado al puerto de Bremen.

aviso á la Administración de los Quais y haber recibido de ésta la indicación de un fondeadero determinado.

A los quais provistos de galpones, sólo se dejará atracar por regla general á los buques que hayan de descargar mercancías en los galpones ó tomarlas de ellos.

Por excepción, y siempre que haya lugar disponible, la Administración de los Quais podrá, si lo estima conveniente, dejar que atraquen á los quais mencionados en el párrafo anterior, aquellos buques que solamente descargan artículos á granel directamente sobre los vagones de ferrocarril ó los cargan directamente de éstos.

En los quais provistos de galpones, se dará la preferencia á los vapores sobre los buques de vela; y entre los vapores, á los pertenecientes á las líneas de navegación que hacen viajes regulares desde Hamburgo y hasta Hamburgo y utilizan regularmente también las instalaciones de los quais. A los buques de estas líneas se les destinará constantemente los mismos lugares, en lo posible.

En los casos del artículo 593 del Código de Comercio (1) puede el patrón del buque atracar al quai como desembarcadero de uso local.

Art. 3.º La Administración de los Quais procurará en lo posible que los buques no tengan que cambiar de lugar al cargar y descargar (comp artículo 2.º). Sin embargo, los patrones de los buques están obligados cuando lo ordene la Administración de los Quais, á cambiar sin demora de fondeadero, así como á separarse de los muros de quai,—al extender botalones para cargar ó descargar (*abbäumen*),—á una distancia que permita embarcar los artículos del galpón en las lanchas ó pequeñas embarcaciones de río. Al extender ó lanzar botalones, el patrón del buque tomará las precauciones necesarias.

Art. 4.º Las lanchas de río arriba (*oberländer Kähne*), sólo podrán, en general, atracar á los quais cuando vengan á cargar ó descargar más de 500 fardos ó de 50,000 kg. de una sola vez. Sólo excepcionalmente, podrá la Administración de los Quais permitirles cargar ó descargar cantidades menores. También podrá negárseles permiso para cargar aún cantidades mayores de 500 fardos ó 50,000 kg. cuando el quai esté completamente ocupado por embarcaciones de mar ó del puerto.

El dinero efectivo, los artículos de valor artístico, los objetos frágiles ó expuestos á ser fácilmente destruídos por el fuego, las substancias peligrosas, los animales en pie y los artículos á granel, sólo se admitirán en los quais después de un arreglo previo especialmente convenido con la Administración de los Quais.

---

(1) **593** Para proceder á la descarga, debe el capitán atracar la nave en el punto de muelle que le designe el consignatario, ó todos los consignatarios si hubiere más de uno.

Si no se comunicó el aviso en tiempo oportuno al capitán, ó si los diversos consignatarios no le designan el mismo lugar, ó si la profundidad junto al muelle, el calado de la nave, los reglamentos ó usos locales no le consienten conformarse á las instrucciones que reciba, debe atracar en el lugar habitual de la descarga.

Recepción y entrega de los artículos llegados por mar

Artículo 6.° Tan pronto como sea posible, después de la llegada de un buque al quai, y en todo caso antes de empezar la descarga, habrá que presentar un manifiesto en el cual se indicarán las mercancías del cargamento con expresión de la dirección del destinatario, marca, número, contenido y peso.

La Administración de los Quais determinará hasta qué punto puede considerarse suficiente la indicación del número de bultos, para determinadas mercancías, en vez de su peso.

Cada bulto separado cuyo peso exceda á 1,500 kg. será objeto de una indicación especial. Los artículos inflamables, y en general los peligrosos, se indicarán especialmente como tales.

El buque, ó su representante, responden de los daños y perjuicios que resulten para la Administración ó para otros buques ó mercancías que se hallen en los quais, de la falta de cumplimiento á estas prescripciones; y pagarán según tarifa el trabajo de pesar las mercancías con el fin de calcular los derechos de quai, si ese trabajo resultare necesario para llenar ó corregir deficiencias ó inexactitudes en los datos presentados.

Art. 7.° La aceptación de las mercancías de parte de la Administración de los Quais, tiene lugar después de operado el desembarco sobre el quai.

El buque ó su representante responderán de las mercancías al destinatario, hasta que éste las reciba en la forma usual, debiendo indemnizarlo de todos los daños ó mermas que ellas puedan sufrir, á menos que se demuestre que estos daños ó mermas se produjeron mientras las mercancías estaban sobre el quai.

Art. 8.° La entrega de artículos llegados por mar, sólo se efectuará en cambio del conocimiento, sobre el cual el representante del buque certificará que por su parte no opone ningún reparo á dicha entrega. Esta declaración puede hacerse mediante aplicación de un sello.

Sobre el mismo conocimiento el destinatario certificará el recibo. Si pretende reclamar contra deficiencias ó mal acondicionamiento de los artículos, podrá diferir la recepción. En tales casos puede limitarse á dar recibo en el conocimiento por sólo aquellos artículos cuya recepción acepta.

La entrega de artículos que el destinatario sólo acepta con algunas salvedades, no podrá efectuarse sino en presencia del representante del buque, ó con su anuencia.

Art. 9.° La entrega de los artículos puede también verificarse mediante boletos parciales, si así lo solicita el destinatario. Esos boletos parciales deberán agregarse al conocimiento presentado, de acuerdo con el artículo 8.°.

En los boletos parciales se hará constar á qué parte se refieren, del total indicado en el conocimiento, y á quiénes debe ella entregarse. El portador del boleto parcial dejará constancia sobre el conocimiento, de la recepción de las mercancías. Si hubiera que hacer una clasificación de los artículos indicados en los boletos parciales, ésta se efectuará á expensas del tenedor de los boletos.

Recepción y entrega de artículos destinados á salir por mar

Artículo 10. La recepción de artículos destinados á salir por mar se verifica por parte de la Administración de los Quais, sólo á condición de venir acompañados de una cédula de embarque (*Schiffszettel*) que indique los artículos por clase, embalaje, marca, numeración y peso ó número y que exprese en qué buque deberán ser cargados.

Además se harán constar en la cédula de embarque los otros datos especiales indicados en el artículo 6.º, referente al peso mayor de 1,500 kg. de ciertos bultos y á la calidad de inflamables ó peligrosas de ciertas substancias.

Del cumplimiento de estas prescripciones responde el cargador, de acuerdo con las prescripciones,—aplicables por analogía,—del artículo 6.º, incisos 4 y 5.

La Administración de los Quais no está obligada á aceptar mercancías para buques cuyo fondeadero junto al quai no ha sido fijado aún.

La Administración de los Quais tratará en lo posible de acceder á los pedidos que le hagan para diferir el embarque de mercancías entregadas. En tal caso, habrá que pagar el alquiler de depósito por las mercancías retenidas, de conformidad con el artículo 26, y los derechos fijados en el artículo 31.

Art. 11. Al hacerse cargo de artículos destinados á salir por mar, la Administración de los Quais expedirá un certificado de recibo. Los cargadores quedan responsables de daños y mermas, no sólo cuando éstos se hacen constar en el certificado de recibo, sino también cuando su existencia se ha comprobado en cualquier momento antes de entregar las mercancías al buque y se ha demostrado que no ocurrieron sobre el quai.

Art. 12. La entrega de los artículos á bordo del buque se efectuará en el orden determinado por el representante del mismo. La Administración no se responsabiliza de las demoras que de ello resultaren en el embarque.

La entrega á bordo se verificará contra recibo. La Administración de los Quais se responsabiliza de todos los daños y mermas que puedan notarse exteriormente y de los cuales no ha quedado responsable el cargador de acuerdo con el artículo 11.

Si el representante del buque tuviere reparos que oponer respecto al estado de las mercancías, deberá hacerlo saber inmediatamente

después de su recepción á bordo; en otro caso la responsabilidad de la Administración de los Quais desaparece.

Carga y descarga de las mercancías

Artículo 13. La descarga de las mercancías del buque al quai y la carga de las mismas del quai al buque, se efectuará, por regla general, con las grúas del buque y del quai.

La Administración de los Quais colocará, siempre que le sea posible, una grúa con el personal necesario para cada escotilla del buque.

Los trabajos que incumben al buque en la descarga, serán continuados sin interrupciones arbitrarias, y deberán marchar con la actividad conveniente para que los trabajos del quai no sufran demoras ó interrupciones. Si las instalaciones y personal que, á pedido del buque, la Administración de los Quais haya puesto á su disposición, no son utilizados, el buque deberá compensar á dicha Administración los gastos resultantes. En caso de no conseguir la prosecución del trabajo, la Administración de los Quais podrá disponer que el buque deje libre el sitio que ocupa junto al quai.

Art. 14. El buque proveerá los cabos y cadenas necesarios para asegurar los bultos de mercancías á la cadena de la grúa. Aunque la Administración suministre por excepción esos materiales, no se responsabiliza por ellos.

Al descargar, los bultos de mercancías serán colocados por la gente del buque verticalmente debajo de la cadena de la grúa y enganchados á ella; al cargar, los peones de la Administración de los Quais harán el enganche sobre el quai. Cada parte será responsable de los daños que fueren causados por culpa de sus empleados en el trabajo que á cada una le corresponde.

Cuando se trate de descargar artículos de una embarcación de río al quai, ó de cargarlos del quai á una embarcación de río, las disposiciones que anteceden recibirán la aplicación correspondiente.

Art. 15. Para artículos que llegan ó salen por ferrocarril, la Administración de los Quais se ocupará de la descarga ó carga de los vagones sobre el quai.

En el Reglamento de Ferrocarriles y Quais de 15 de Agosto de 1888 se hallan otras disposiciones referentes al transporte de las mercancías por ferrocarril á los quais ó desde los quais. (1)

Los artículos que lleguen á los quais ó salgan de ellos en carros, deberán ser descargados ó cargados en el borde del galpón. En caso de necesidad, la Administración de los Quais prestará gratuitamente su ayuda.

---

(1) Véase más adelante.

Art. 16. En los quais pueden cargarse ó descargarse por medio de las grúas pesos de hasta 150.000 kg.

Los representantes de buques en los cuales se quieran cargar (ó de los cuales se quieran descargar) bultos cuyo peso exceda á 2,000 kg., antes de hacer atracar con este objeto las embarcaciones al quai, deberán entenderse con la Administración.

Por mover estas cargas, se pagará el trabajo de grúa de acuerdo con el artículo 28.

A los buques que sólo utilicen las instalaciones de los quais para la carga ó descarga de pesos considerables, no se aplicará el derecho de tonelaje (artículo 22 I), sino únicamente el derecho de carga (artículo 22 II).

Depósito de los artículos sobre el quai

Artículo 17. Por depositar artículos en las instalaciones de los quais — incluídos los galpones de estiva y de clasificación—no se cobrará durante los dos primeros días hábiles, después del día del desembarco ó de la entrega, el alquiler de depósito (tarifa del artículo 26), excepto en los casos mencionados en el último inciso del mismo artículo, casos en los cuales la obligación de pagar alquiler empieza al tiempo de verificarse el depósito.

La Administración de los Quais no está obligada á dejar los artículos sobre el quai, por más de 48 horas después de su desembarco ó entrega. Podrá, á las 24 horas de haber dado aviso á los interesados, hacer depositar en otra parte las mercancías á costa y peligro del recibidor ó del remitente.

Anexo promulgado por el Senado el 21 de diciembre de 1894

Si los artículos removidos no fueren reclamados dentro del plazo de dos meses con pago de los impuestos y gastos correspondientes, la Administración de los Quais tendrá derecho de venderlos en pública subasta, previo aviso al recibidor ó al remitente. Dicha Administración tendrá el mismo derecho con respecto á artículos depositados en el quai, por los cuales no se hayan pagado los impuestos y gastos correspondientes, á pesar de haber mediado reclamaciones reiteradas. Para todos los artículos que se hallen en tal caso y cuya permanencia por más tiempo no juzgue conveniente la Administración, podrá ésta reducir prudencialmente el mencionado plazo de dos meses, con aviso al recibidor ó al remitente.

Si el recibidor ó el remitente no tienen su domicilio en Hamburgo ó no se les encuentra en él, el aviso indicado en el inciso anterior se efec-

tuará mediante notificación publicada dos veces en el *Diario Oficial*, con intervalo de una semana por lo menos

El producto líquido de la venta en subasta, después de deducidos los derechos y gastos, se verterá en la caja del Estado si no es reclamado por quienes corresponda dentro del plazo de dos años.

Horas de trabajo

Artículo 18. Las horas de trabajo en los quais serán fijadas por la Administración de éstos. El trabajo de tarde (después de la puesta del sol) y de noche podrá tener lugar, dentro de ciertos límites, tanto á iniciativa de la Administración de los Quais como á pedido de los representantes de los buques. Los domingos y días de fiesta sólo se trabajará en casos especiales de urgencia. Los domingos y días de fiesta, durante los cuales se trabaje en la carga ó descarga de los buques, serán considerados días de permanencia (artículo 22 I).

A los trabajos efectuados fuera de las horas hábiles, ó en domingos ó días festivos, se aplicarán los derechos suplementarios que se fijan en la tarifa (artículo 29).

Responsabilidad de la Administración de los Quais

Artículo 19. La Administración de los Quais es responsable, fuera de las excepciones mencionadas en el artículo 14 inciso 1.º, de los daños que resulten de la ruptura de sus grúas, cadenas y herramientas, aun cuando no se hubiera descubierto ningún defecto en ellas á pesar de la más minuciosa vigilancia.

Responde, además, ante los cargadores y recibidores, de los artículos recibidos por ella, á no ser que de acuerdo con disposiciones vigentes, esté libre de esa responsabilidad, y en cuanto el daño ó merma eventual no sean el natural resultado de la calidad de los artículos ni se deban á causas de fuerza mayor. Sin embargo, no se responsabiliza de los daños causados por el fuego, aun cuando tales daños se puedan atribuir á culpa de sus empleados.

Para los artículos depositados al aire libre en los trozos de quais donde no existen galpones, dicha Administración está libre de toda responsabilidad por robos, ó por deterioros debidos á la intemperie.

La mencionada Administración no es responsable de las demoras provenientes de la falta de vagones ó de la tardanza en tenerlos disponibles, cuando la falta ó tardanza sean imputables á la Administración de Ferrocarriles.

Prohibición de propinas, regalos, etc.

Artículo 20. Se prohibe á todos los empleados, bajo pena de pérdida del empleo, aceptar regalos y propinas en cualquier forma que sea, así como explotar cualquier clase de comercio con mercancías, cajones vacíos, toneles y sacos, residuos ó desperdicios, etc.

Penas

Artículo 21. Todas las personas que visiten ó utilicen los quais, incluso los patrones y tripulantes de los buques, chatas y embarcaciones de cualquier clase fondeados junto á los quais, y los conductores de carros, deberán observar las indicaciones de los empleados de la Administración de los Quais. Las faltas de cumplimiento serán penadas con multas de hasta cien marcos, siempre que las leyes penales generales no impongan una pena mayor. Además, los perjuicios ocasionados por tales faltas, serán debidamente compensados.

Los propietarios y patrones ó conductores de las embarcaciones ó carros, son responsables de las faltas de sus empleados ó dependientes.

Impuestos

Artículo 22. Por el uso de las instalaciones de los quais (incluyendo los galpones), se cobrarán los siguientes derechos ó impuestos:

I.—Un derecho de tonelaje (reducido á volumen) de:

a) Por descargar y cargar, así como por descargar ó cargar en un tiempo máximo de 120 horas, por metro cúbico de volumen neto. . . .	15	Pfennig
b) Por cada período entero ó fraccionario de 24 horas de tiempo de permanencia, por metro cúbico de volumen neto.	3	»

Estos derechos corresponden exclusivamente al buque. (1).

---

(1) *Extracto de la notificación del Senado de 12 de julio de 1895*

1) . . . .

2) Los derechos de tonelaje (reducido á volumen) por uso de las instalaciones y de los galpones de quai, sufrirán, á partir del 1.° de julio de 1895, una alteración que consiste en elevar esos derechos (indicados en el artículo 22 de la ordenanza relativa á la explotación y tarifas de los quais, de 22 de diciembre de 1893, I a, I b y III) á 17.5, 3.5 y 12 Pfennig respectivamente, por metro cúbico de volumen neto.

3) Sin embargo, la tarifa que ha estado en vigencia hasta ahora, seguirá aplicándose en lo futuro, á los buques que presenten un certificado de arqueo (*Messbrief*) expedido por el procedimiento alemán, antes del 1.° de julio de 1895.

II.—Un derecho de carga por las mercancías desembarcadas sobre quai ó embarcadas del quai, derecho que será de:

Por cada 100 kilogramos . . 10 Pfennig.

Del derecho de carga corresponderán siete décimos al buque y tres décimos al cargamento. La Administración de los Quais cobrará el total del derecho al representante del buque, quien se encargará de reembolsarse cobrando á los interesados en el cargamento, la parte que á cada uno le corresponda.

La Administración efectuará, si lo cree conveniente, pesadas de control: por ellas podrá cobrar el derecho de balanza según tarifa, cuando haya comprobado un peso mayor, en un 5 % ó más, que el indicado. Para las mercancías que, de acuerdo con los usos comerciales, se hallen indicadas en el manifiesto por número de bultos de igual peso mediano (barricas de arenques, etc.), la Administración fijará el peso que ha de servir de base para calcular el derecho de carga. Si se indicaran en el manifiesto otros artículos sin expresar su peso, y si no se hubiera efectuado ya para otros fines la pesada de esos artículos en el quai, la Administración podrá encargarse de pesarlos á costa del buque, según tarifa de derechos de balanza.

En todos los casos en que se haya efectuado sobre el quai una pesada, el peso obtenido servirá de base á la Administración para calcular el derecho de carga.

III.—Cuando las mercancías desembarcadas de un buque se reembarcasen del mismo lugar del quai á otro buque de navegación marítima,—tal como un buque de cabotaje, lancha de remolque, etc.,—el derecho de carga para el reembarco será de 5 Pfennig por cada 100 kg. y el derecho de tonelaje para el buque á bordo del cual se reembarcan las mercancías (siempre que la utilización del quai por parte del buque se limite á tomar dichas mercancías) se reducirá á Pf. por metro cúbico de volumen neto.

IV.—*a*) Por la entrega de mercancías entradas por mar, pagarán los fletadores á razón de:

1) En caso de trasporte terrestre que no se verifique por ferrocarril (V. artículo 25) por 100 kg. . . .	8 Pf.
2) Para trasporte en lanchas	libre.
3) Para trasporte en embarcaciones de río, ya sean del tipo usado en el Elba superior ó del usado en el Elba inferior, por los 100 kg.	5 Pf.

b) Por la recepción de mercancías destinadas á seguir viaje por mar, pagarán los fletadores:

1) Si las mercancías han llegado por tierra (pero no en ferrocarril), por los 100 kg. . . . . 8 Pf.
2) Si han llegado por agua, por los 100 kg. . . . . 10 »

Art. 23. Si el quai,—en los puntos destinados en general para ese objeto, ó que han sido especialmente indicados por la Administración de los Quais para el caso ocurrente,—es utilizado tan sólo para el trasbordo inmediato de mercancías á granel del buque al ferrocarril, ó viceversa, sin que las mercancías tengan que ser depositadas en los galpones del quai, se aplicarán, en vez de los derechos que se establecen en el artículo 22, los siguientes:

1) Para trasbordo de abonos, quijo, hierro en bruto, nitro, arroz, cereales en bolsas, asfalto, carbón, plomo, cobre, cemento, piedra, arena, azúcar, sal, pizarra, cainita, baldosas, rieles y bridas de ferrocarril, semillas de algodón en harina ó en pasta, artículos groseros de hierro, hierro en barras, cloruro de magnesio, zinc en bruto (así como otros metales de poco valor), alambre de hierro ó acero (así como alambre de cerco, liso ó de púa) en rollos y paquetes, ladrillejos de carbón de piedra, blocks de yeso, hielo en blocks, hierros de perfil laminados, etc.,

5 Pfennig los 100 kg.

2) Para trasbordo de algodón, pieles, residuos de la fabricación de aceites, lana, yute, arenques, papas, alcornoque, palo de tinte, palastro, heno en fardos, piezas de máquina, carne, etc.,

7, 5 Pfennig los 100 kg.

La Diputación de Navegación y Comercio podrá incluir en la categoría 1.ª ó en la 2.ª otras mercancías ó artículos que puedan igualmente considerarse mercancías á granel.

Corresponde pagar de este derecho, la mitad al buque, y la otra mitad al destinatario ó al remitente, según el caso. La Administración de los Quais cobrará el total de los derechos al representante del buque, quien se encargará de reembolsarse de la parte que grave á cada uno de los interesados en la carga.

Por el trasporte sobre las vías férreas de los quais y del puerto, de los artículos á granel antes mencionados, se cobrará el derecho correspondiente (véase más abajo la Ordenanza relativa á los ferrocarriles en conexión con los quais, de 15 de agosto de 1888), pero reducido á 3 Pf. por los 100 kg. Esta reducción sólo se verificará sin embargo, cuando el trasbordo se efectúe directamente del quai

al ferrocarril ó viceversa; si al contrario los artículos, después de descargados del buque ó del ferrocarril, fueren colocados sobre el quai al aire libre, se aplicará la tarifa íntegra, de acuerdo con el artículo 12 de la Ordenanza recién citada, y además el derecho fijado en el inciso 1.° de dicho artículo, así como el alquiler de depósito (artículo 26) en su caso

Si tales artículos depositados sobre el quai y provenientes de un buque ó del ferrocarril no fueron reembarcados en ferrocarril, ó en buque respectivamente, por haber los interesados cambiado de idea, —haciéndolos llevar del muelle ya por carros ó por embarcaciones de río,—se aplicarán, además del derecho fijado en el inciso 1.° de este artículo y del alquiler de depósito, los derechos establecidos en el artículo 22 IV, cuyo pago corresponde al representante del buque, con la salvedad de que en este caso se cobrará además por la entrega en lanchas un derecho de 5 Pf. por 100 kg.

Art. 24. Si con la autorización de la Administración de los Quais, se entregaran en el quai, mercancías destinadas á un buque que no las toma él mismo sobre el quai, el representante del buque pagará, además del derecho fijado en el artículo 22 IV, correspondiente á la entrega de las mercancías, otro derecho por su trasporte á bordo Este derecho será:

1) Cuando el buque ya en el mismo viaje ha utilizado el quai para descargar y cargar parcialmente y debe por consiguiente pagar derecho de tonelaje. .	10 Pf. por los 100 kg.
2) En caso contrario	20 Pf. por los 100 kg.

En cualquier otro caso en que la Administración de los Quais se haga cargo excepcionalmente de artículos que no sean descargados de un buque sobre el quai, ni deban ser cargados del quai á un buque, se cobrará al interesado por levantar la carga del buque al quai ó por descenderla del quai al buque. . . . . 20 Pf. por los 100 kg.

Art. 25. Los derechos por el uso del galpón de estiva ó clasificación así como los derechos por transporte sobre las vías férreas del puerto y los quais, se regirán por la Ordenanza relativa á los ferrocarriles en conexión con los quais, de 15 de agosto de 1888. (Véase más adelante).

A las tarifas de dicha Ordenanza se aplicarán, además de la reducción ya mencionada en el artículo 23 para las mercancías á granel trasbordadas directamente de un buque al ferrocarril y viceversa, las reducciones siguientes:

Para carbón de pañol trasbordado directamente al buque desde los vagones de la vía férrea próxima al borde del quai, sin usar las ins-

talaciones ni el personal de los quais, el interesado pagará á razón de 1 Pf. por los 100 kg., con un mínimum, sin embargo, de 1 marco por vagón.

La Administración de los Quais determinará en cuál sección de los quais podrá permitirse el trasbordo directo.

Art. 26. Como alquiler de depósito, se pagará, después de los dos días hábiles libres de alquiler (artículo 17):

Por cada 100 kg. y día hábil . . . . 2 Pf.

Sin embargo, en vez de ese alquiler, pagarán:

1) Los cereales, semillas oleaginosas, harina y legumbres: por cada 100 kg. y día hábil . . . . 1 Pf.
2) Los toneles, canastos y cajones vacíos: por cada 100 kg. y día hábil . . . . 6 Pf.
3) Las máquinas que pueden quedar al aire libre: por cada 100 kg. y fracción . . . . 10 Pf.
4) Los artículos á granel depositados en el quai (artículo 23): por cada 100 kg. y fracción . . . . . 2 Pf.

Tratándose de las mercancías entregadas para su embarcarco pero que más tarde han sido retiradas (artículo 10, inciso 5.º), así como de aquellas que de acuerdo con el artículo 24, último inciso, se hallan sobre el quai pero no provienen de embarcaciones de mar ni deben ser puestas á bordo de tales embarcaciones, el alquiler del depósito se cuenta desde el momento de la entrega.

Art. 27. Los derechos de báscula, pagados por el solicitante, serán:

1) Si se trata de pesar mercancías para depositarlas ó llevárselas. . . . . 6 Pf. por los 100 kg.
2) Por pesar y reapilar mercancías . . . 10 » » » » »
3) » » separadamente cada fardo. 12 » » » » »

Pero con un mínimum de 6 Pf por cada fardo.

Cuando la operación se verifica al trasbordar las mercancías al ferrocarril, con objeto de fijar el flete del ferrocarril, no se cobran derechos de báscula, excepto cuando se trata de mercancías á granel directamente trasbordadas (artículo 23); si en este último caso se desea que la Administración de los Quais haga efectuar una pesada, se pagará por este trabajo á razón de 4 Pf. por los 100 kg.

Los derechos establecidos más arriba (números 1 á 3), se aplicarán

igualmente cuando se permita á los interesados efectuar la pesada con báscula de su propiedad y con su personal. En este caso, sin embargo, podrá la Administración exonerar del derecho, cuando,—con permiso suyo,—los artículos son pesados por los interesados, con básculas de su propiedad y con su personal, sobre los muros de quai y después de haber sido dichos artículos entregados por la Administración.

Art. 28 Por levantar y descender con grúas piezas de más de 2,000 kg.,—incluyendo el uso de las cadenas de amarre,—se cobrará al que solicite el trabajo lo siguiente:

Por piezas cuyo peso en kg. sea de	Por trasbordo de ferrocarril á embarcaciones de mar y viceversa.	En todos los demás casos
	POR LOS 100 KG.	
2,000— 3,000	5 Pf.	10 Pf.
3,001— 5,000	10 »	20 »
5,001— 7,500	15 »	25 »
7,501— 10,000	20 »	30 »
10,001— 12,500	25 »	35 »
12,501— 15,000	30 »	40 »
15,001— 17,500	35 »	45 »
17,501— 20,000	40 »	50 »
20,001— 25,000	45 »	55 »
25,001— 30,000	50 »	60 »
30,001— 35,000	55 »	65 »
35,001— 40,000	60 »	70 »
40,001— 50,000	65 »	75 »
50,001— 60,000	70 »	80 »
60,001— 70,000	72,5 »	82,5 »
70,001— 80,000	75 »	85 »
80,001— 90,000	77,5 »	87,5 »
90,001—100,000	80 »	90 »
100,001—110,000	82,5 »	92,5 »
110,001—120,000	85 »	95 »
120,001—130,000	87,5 »	97,5 »
130,001—140,000	90 »	100 »
140,001—150,000	100 »	100 »

Si ocurre que los artículos permanecen sobre el quai más tiempo que el indispensable para hacerles sufrir el trabajo necesario previo á su entrega, se cobrará, además del alquiler eventual del depósito, la mitad del derecho de grúa por levantarlos nuevamente.

Derechos suplementarios

Artículo 29. Por trabajo que se efectúe fuera de las horas reglamentarias, se cobrará un derecho adicional para cada embarcadero ó

desembarcadero. Ese derecho será—por cada hora ó fracción de hora —el siguiente:

1) De tarde, hasta las diez de la noche . . . . 5 M.
2) Después de las diez de la noche . . . . 7.50 »
Por trabajo que se efectúe en domingo ó día de fiesta, el derecho adicional para cada embarcadero ó desembarcadero será de . . . . 15 »

Derecho mínimo

Artículo 30. Por cada sección de la tarifa se cobrará como mínimum, 30 Pf.

Las fracciones de la unidad 100 kg. y las fracciones de hora, se contarán como unidades enteras (100 kg.) y como horas enteras, y las cuentas se redondearán aumentándolas á múltiplos enteros de 10 Pf.

Disposiciones diversas

Artículo 31. Por cada pedido de certificados, así como por cada pedido de retención de mercancías, se cobrará 1 M.

Por cada boleto parcial de conocimiento (artículo 9), se cobrará un derecho de 30 Pf.

Por reparación de embalaje y otros trabajos extraordinarios,—siempre que la Administración de los Quais los tome á su cargo,—se cobrará el costo y gastos recargados de un 20 %.

Disposición transitoria

Esta ordenanza entrará en vigor el 1.° de enero de 1894 [....].

Dado en la sesión del Senado del 22 de diciembre de 1893.

E.—ORDENANZA RELATIVA AL PLAZO DE DESEMBARCO EN EL PUERTO DE HAMBURGO

§ 1

Cuándo empieza á contarse el plazo de desembarco

El patrón de un buque con carga completa, tan pronto como esté listo para desembarcar, deberá anunciárselo al recibidor. El tiempo de desembarco empezará á contarse al día siguiente.

El anuncio, cuando el recibidor no sea conocido, se publicará en los diarios *Hamburgische Börsenhalle*, etc.

§ 2

Tanto el patrón del buque como el recibidor de las mercancías, deben proceder al desembarco con la mayor actividad posible; el patrón deberá no sólo poner á disposición del recibidor el quantum diario (término medio) que resulta de la tabla que va al final de este §, sino que deberá también aumentar ese quantum con arreglo á las circunstancias.

Con esa salvedad, servirán de regla para los buques con carga entera los plazos de desembarco mencionados más abajo.

Para indicar el tonelaje del buque servirá de base el del derecho de boyas.

Las cifras que constituyen la segunda columna de la siguiente tabla, se aplicarán cuando el plazo de desembarco empiece después del 31 de octubre y antes del 1.º de marzo.

Buques á vela

Verano	Invierno	Tonelaje
3 días	3 días	hasta 30 toneladas de registro neto
4 »	4 »	» 50 » » » »
5 »	5 »	» 75 » » » »
6 »	6 »	» 100 » » » »
7 »	7 »	» 125 » » » »
7 »	8 »	» 150 » » » »
8 »	9 »	» 200 » » » »
9 »	10 »	» 250 » » » »
10 »	11 »	» 300 » » » »
11 »	12 »	» 350 » » » »
12 »	13 »	» 400 » » » »
13 »	14 »	» 450 » » » »
13 »	15 »	» 500 » » » »
14 »	16 »	» 600 » » » »
15 »	17 »	» 700 » » » »
16 »	18 »	» 800 » » » »
17 »	19 »	» 850 » » » »
17 »	20 »	» 900 » » » »
18 »	21 »	» 1,000 » » » »
19 »	22 »	» 1,200 » » » »
20 »	23 »	» 1,300 » » » »
20 »	24 »	» 1,400 » » » »
21 »	25 »	» 1,600 » » » »
22 »	26 »	» 1,800 » » » »
23 »	27 »	» 1,900 » » » »
23 »	28 »	» 2,000 » » » »
24 »	29 »	» 2,200 » » » »
25 »	30 »	» 2,400 » » » »
26 »	31 »	» 2,500 » » » »
26 »	32 »	» 2,600 » » » »
27 »	33 »	» 2,800 » » » »
28 »	34 »	» 2,950 » » » »
28 »	35 »	» 3,100 » » » »
29 »	36 »	» 3,400 » » » »
30 »	37 »	» 3,550 » » » »
30 »	38 »	» 3,700 » » » »
31 »	39 »	» 4,000 » » » »
32 »	40 »	» 4,150 » » » »
32 »	41 »	» 4,300 » » » »
33 »	42 »	» 4,600 » » » »
34 »	43 »	» 4,800 » » » »
34 »	44 »	» 5,000 » » » »

y para cada 100 toneladas de registro neto más, se agregará un día.

Buques á vapor

Verano	Invierno	En general	Nitro	Cereales, semillas, etcétera
		TONELADAS DE REGISTRO NETO		
3 días	4 días	hasta 200	200	200
4 »	5 »	» 300	300	400
5 »	6 »	» 400	400	600
6 »	7 »	» 600	600	800
7 »	8 »	» 800	800	1,100
8 »	9 »	» 1,000	1,000	1,400
9 »	10 »	» 1,300	1,200	1,800
10 »	11 »	» 1,600	1,400	2,200
11 »	12 »	» 1,700	1,500	2,400
11 »	13 »	» 1,900	1,600	2,700
12 »	14 »	» 2,300	1,800	3,200
13 »	15 »	» 2,500	1,950	3,500
13 »	16 »	» 2,700	2,100	3,800
14 »	17 »	» 3,100	2,400	4,400
15 »	18 »	» 3,300	2,550	4,700
15 »	19 »	» 3,500	2,700	5,000
16 »	20 »	» 4,000	3,000	5,600
17 »	21 »	» 4,200	3,150	5,900
17 »	22 »	» 4,500	3,300	6,200
18 »	23 »	» 5,000	3,600	6,800
19 »	24 »	» 5,200	3,800	7,100
19 »	25 »	» 5,500	4,000	7,400

y para cada 600 toneladas más de cereales, semillas, etc., á granel, ó 500 toneladas de otras mercancías, 1 día más.

§ 3

Los plazos fijados en el § anterior se prorrogarán en un día cuando el anuncio al recibidor ocurra en un domingo ó día de fiesta ó en un día hábil después de las 2 p. m. Esta concesión de prórroga queda sin efecto cuando el anuncio, referente á un recibidor desconocido, se publique en la edición de la tarde de los diarios.

§ 4

Cálculo del tiempo de desembarco

Para el cálculo del tiempo de desembarco, no entran en cuenta:

1) Los domingos y días festivos.
2) Las horas durante las cuales la operación de descarga se halla impedida por tempestades ú otras causas fortuitas.

Por las horas y días que no entran en cuenta en el tiempo de desembarco, no se cobrarán derechos.

Respecto á las sobrestadías, se aplicarán las disposiciones de los artículos 597 y 598 del Código de Comercio. (1)

§ 5

Desembarco antes de la llegada al puerto

Si antes de la llegada al puerto se han realizado desembarcos parciales en otros puntos ó en lanchas, el tiempo de desembarco del buque sufrirá la reducción correspondiente, contándose por una tonelada de registro neto cada 1,5 ó cada 2 toneladas en peso desembarcadas antes de llegar al puerto, según se trate de veleros ó de buques á vapor, respectivamente.

§ 6

Cuando se haya fletado una parte proporcional ó un espacio determinado del buque, cada recibidor de cargamento parcial tiene derecho á una parte del tiempo de desembarco establecido en el § 2 que guarde proporción con la parte correspondiente del tonelaje total del buque.

A cada recibidor de cargamento parcial deberá anunciársele el día en que se procederá al desembarco de la parte de cargamento que le corresponde. Este anuncio sustituye al mencionado en el § 1, en cuanto al comienzo del tiempo de desembarco.

---

(1) **597**—Para calcular las estadías y sobrestadías, se contarán los días consecutivamente y sin interrupción; se tomarán en cuenta los domingos y días feriados así como aquellos en que, á consecuencia de caso fortuito, el destinatario no haya podido proceder á la descarga.

Sin embargo, no entrarán en cuenta los días en que el viento, el mal tiempo ó cualquier otra causa haya impedido:

1.° no sólo el transporte á tierra de las mercancías que quedaban á bordo del navío, sino también el transporte á tierra de toda clase de carga,
2.° el embarque del cargamento.

598.—El fletante tiene derecho á la indemnización de sobrestadías por el tiempo en que ha debido prolongar su permanencia y durante el cual el desembarco de toda especie de cargamento ha sido imposible, aun cuando el impedimento se haya producido en el curso de la estadía ordinaria. Pero, al contrario, no tiene derecho á ninguna indemnización, en el caso en que haya esperado más tiempo, á consecuencia de obstáculo para el desembarco del cargamento, aun cuando este obstáculo haya sobrevenido en el curso de las sobrestadías.

§ 7

Mercancías en fardos

Para el desembarco de mercancías en fardos, se aplicará el artículo 604 del Código de Comercio (1), debiendo en consecuencia el recibidor retirarlos sin demora, á requerimiento del patrón del buque.

Si el recibidor no es conocido del patrón, el requerimiento será publicado en los diarios mencionados en el artículo 1.º.

La prevención del fletador relativa al depósito de las mercancías, establecida por el artículo 604 con referencia á los artículos 572, 594 y 601 del Código de Comercio (2), puede formularse mediante publicación en los diarios mencionados en el § 1.

§ 8

Disposición transitoria

Esta ordenanza se aplica á todos los buques y sus lanchas fondeados en el puerto de Hamburgo que no hayan llenado el requisito, —antes de entrar en vigencia la ordenanza,—del anuncio á que se re fier el § 1.

§ 9

Esta ordenanza entra en vigencia el 1.º de enero de 1900.

Hamburgo, 29 de diciembre de 1899.

La Diputación de Navegación y Comercio.

---

(1) **604.**—El destinatario está obligado á hacer sacar sin demora, á requisición del capitán, las mercancías de un cargamento de diferentes pertenencias.

Si el destinatario no fuera conocido por el capitán, la requisición será publicada según los usos locales.

Las prescripciones del artículo 601 (*) relativas al derecho ó á la obligación del depósito por parte del capitán, se aplican á este caso. La notificación que debe hacerse al fletador y que el artículo 601 prevé, puede efectuarse por vía de publicación según los usos locales.

El fletante tiene derecho á reclamar una indemnización de sobrestadías (artículo 594) (*) por los días en que, debido á demora del destinatario ó á los trámites para el depósito, haya sido excedido el plazo dentro del cual el buque debía ser descargado.

(*) Véase la nota siguiente.

(2) **572.**—Cuando la indemnización por sobrestadía no haya sido fijada por convenio, lo será equitativamente por árbitros.

Para su determinación se tendrán en cuenta las circunstancias particulares del caso y especialmente los contratos de soldada y los gastos de manutención de la tripulación, así como los fletes que pierde el fletante.

F.—ORDENANZA RELATIVA Á LOS FERROCARRILES QUE ESTÁN EN CONEXIÓN CON LOS QUAIS (DEL 15 DE AGOSTO DE 1888)

I.—DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.°

Objeto de las vías férreas del puerto y de los quais

Los trozos de las vías férreas del Estado, situados en el puerto y en los quais, dentro del territorio franco, sobre ambas márgenes del Elba, tienen por objeto efectuar el transporte de las mercancías desde los embarcaderos y desembarcaderos de los buques hasta las estaciones de los ferrocarriles que desembocan en Hamburgo, y viceversa.

Para lo referente al transporte de las mercancías sobre las vías férreas mencionadas, hacia y desde los almacenes, depósitos y establecimientos, véase el artículo 17.

Artículo 2.°

Carga y descarga

La explotación ferrocarrilera,—viajes y maniobras,—por las vías del puerto y de los quais, estará á cargo de la Administración de los Quais, por cuenta del Estado. Dicha Administración hará efectuar también la carga y descarga de los vagones.

594.—En caso de fletamiento de un navío completo, el capitán tan pronto como se halle listo para descargar, deberá advertirlo al destinatario.

Si el capitán no conoce al destinatario, este aviso será comunicado oficialmente en la forma usada en el lugar de destino.

La estadía empieza á contarse desde el día que sigue al de esta notificación.

Terminado el plazo de estadía, el fletante no debe esperar más tiempo para desembarcar el cargamento, á menos que ello esté previsto en el contrato (sobrestadías).

Salvo convenio contrario, no podrá reclamarse nada por la estadía. Por las sobrestadías, al contrario, se pagará una indemnización.

Esta indemnización se fija de acuerdo con el artículo 572.

601.—Cuando el destinatario declare estar pronto para llevarse las mercancías, pero demore en hacerlo más tiempo del fijado, el capitán tiene derecho de hacer depositar las mercancías,—previo aviso al destinatario,—en un almacén público, ó de ponerlas de cualquier otro modo en lugar seguro.

El capitán está obligado á proceder de ese modo y á advertírselo inmediatamente al fletador, cuando el destinatario se niegue á recibir las mercancías, ó cuando, después de publicado el aviso prescripto en el artículo 594, se niegue á pronunciarse respecto de él, ó, finalmente, cuando no pudiere ser hallado. El fletante tiene derecho á la indemnización de sobrestadía, prevista por el artículo 594, por los días en que,—á consecuencia del retardo del destinatario ó del retardo causado por el depósito,—se ha prolongado el plazo durante el cual el navío debiera ser descargado, sin menoscabo de la indemnización de todo otro perjuicio.

604.—(Véase la nota precedente).

Artículo 3.°

Objetos transportados

Todo transporte por las vías férreas del puerto y de los quais, supone una orden del recibidor, cuando se lleva á cabo desde las estaciones hasta los quais é instalaciones del puerto; cuando dicho transporte se verifica desde los quais é instalaciones del puerto hasta las estaciones de ferrocarril, supone una orden del remitente.

Se aceptarán para el transporte todas las mercancías,—con excepción de las inflamables, y en general peligrosas,—que lleguen por los ferrocarriles que desembocan en Hamburgo, ó entren al puerto para ser remitidas por ellos.

Las mercancías en fardos ó piezas, en cantidad menor de 2,000 kg., que deban remitirse *urgentemente* en una ú otra dirección, quedan excluídas del transporte por las vías férreas del puerto. El derecho de 8 Pf. por los 100 kg.,—fijado en el artículo 22 IV, a 1 y b 1, de la Ordenanza relativa á la Explotación y Tarifa de los Quais, artículo relativo á las mercancías traídas ó llevadas en carros por camino ordinario,—no se cobrará para tales mercancías *de remisión urgente* al transportarlas directamente entre el quai y el ferrocarril.

Si la Administración de Ferrocarriles ó la Administración de los Quais establecen un servicio de acarreo entre los quais y las estaciones, ambas administraciones sólo contarán como costo del acarreo la remuneración pagada al carrero, según tarifa que se publicará.

Artículo 4.°

Entrega de los vagones y responsabilidad por los mismos

El lugar y tiempo de la entrega y recepción de los vagones de ferrocarril, se fijarán de acuerdo con los convenios respectivos que se celebren con la Administración de Ferrocarriles.

Al proceder la Administración de Ferrocarriles á la entrega de los vagones á la Administración de los Quais y viceversa, harán revisar estos vagones por un empleado común, con el fin de comprobar la existencia ó no existencia de averías ó mermas.

De estas averías ó mermas, si existieren, la Administración recibidora deberá dejar constancia ante la Administración entregadora inmediatamente después de efectuado el traspaso; de lo contrario, la primera será responsable de aquéllas.

La Administración de los Quais es responsable ante la Administración de Ferrocarriles de las averías ó pérdidas de vagones de carga

traídos por cuenta de esta última administración y recibidos por la primera sobre las vías férreas del puerto y de los quais de Hamburgo, en cuanto esas averías ó pérdidas no hayan sido causadas por fuerza mayor. Cada Administración será responsable de las faltas de sus propios empleados.

La Administración de los Quais no será responsable de los vagones de ferrocarril que, en virtud del artículo 11 de esta ordenanza, la Administración de Ferrocarriles haga colocar sobre las vías férreas de los quais.

Artículo 5.°

Entrega y recepción de las mercancías. Responsabilidad por las mismas

La entrega y recepción de las mercancías,—en ambas direcciones—se efectúa en los galpones del puerto y los quais, y por los empleados encargados de este cometido dependientes de una y otra Administración.

La recepción de las mercancías, verificada sin reparos, libra á la Administración que las entrega, de toda responsabilidad por pérdidas ó averías. Pero la Administración de los Quais será, sin embargo, responsable de las mermas, averías ó pérdidas, siempre que resulte probado que éstas ocurrieron dentro de las instalaciones del puerto y los quais, y antes de la entrega de los vagones por la Administración de los Quais á la de Ferrocarriles, ó (en su caso) después de la entrega de los vagones por esta última Administración á la de los Quais. Esta responsabilidad de la Administración de los Quais con respecto á la de Ferrocarriles sólo se hará efectiva en cuanto esta última sea responsable á su vez ante los interesados.

Los vagones de carga que de los quais llegan á la estación de ferrocarril, listos para el traspaso, serán cerrados con sellos de plomo por la Administración de los Quais, siempre que no se prevea la apertura de los mismos en las estaciones principales del trayecto con el fin de efectuar un trasbordo ó de facilitar el despacho aduanero. Si al abrir los vagones, se encontraren algunos artículos completamente destruídos,—estando intactos los sellos de plomo,—responderá de estos artículos la Administración de los Quais ante la de Ferrocarriles, que recibió dichos artículos sobre el quai. Tal responsabilidad se extenderá hasta donde llegue la de esta última administración,—si ella es la única administración de ferrocarril interesada en el asunto,—ó hasta donde llegue la parte de responsabilidad que le corresponda,—si ésta debe ser compartida por otras administraciones de ferrocarriles de empalme.

Sin embargo, la Administración de los Quais está libre de responsabilidad, si demuestra que la pérdida no se produjo dentro de las instalaciones del puerto y los quais, y que tampoco resultó de haberse efectuado en malas condiciones, por culpa suya, el embarque en el vagón.

II.—DISPOSICIONES PARTICULARES

Transporte hacia las instalaciones del puerto y los quais

Artículo 6.°

Los trenes que se dirijan hacia las instalaciones del puerto y de los quais, serán acompañados de una indicación de los vagones que los forman y de los puntos donde deba ser descargado cada vagón.

Artículo 7.°

La Administración de los Quais no está obligada á recibir artículos para buques á los cuales no se ha indicado aún su lugar de carga junto al quai.

A la misma Administración queda reservado el derecho de interrumpir momentáneamente el tráfico de vagones de ferrocarril, y determinar cuándo deba restablecerse [....]

La Administración de Ferrocarriles está autorizada para exigir —en épocas de tráfico extraordinario, cuando parezca dudosa la descarga sin demora de todos los vagones cargados destinados al quai, —que los boletos de buque relativos á artículos que deban ser transportados á los quais, sean sellados previamente por la Administración de éstos, en señal de estar pronta para efectuar la descarga; en tanto que los artículos con respecto á los cuales dicha Administración no remita á la de Ferrocarriles,—dentro del plazo fijado por esta última, —el boleto de buque sellado, serán descargados en los parajes de descarga ordinarios de la estación.

Artículo 8.°

Plazo para el uso de los vagones

Los vagones cargados que vayan hacia los quais podrán usarse por un plazo de cuarenta y ocho horas, á contar del momento de su entrega. Si este plazo fuera excedido, la Administración de los Quais deberá pagar á la de Ferrocarriles un alquiler de tres marcos por vagón, por cada día ó fracción de día.

No obstante, estos vagones se entregarán á la Administración de Ferrocarriles,—inmediatamente después de descargados,—sobre el trozo de vía férrea destinado á ese objeto (artículo 4.º), á menos que ellos deban ser nuevamente cargados sobre los quais.

Artículo 9.º

Pedido de vagones

La carta de flete para los artículos que deben remitirse sobre los ferrocarriles que están en conexión con el puerto, será entregada por el remitente á la Administración de los Quais.

La Administración de Ferrocarriles decidirá sobre los vagones que se hayan de emplear.

La Administración de los Quais presentará á la de Ferrocarriles, *en la forma que ambas convengan*, la carta de flete, y se hará indicar los vagones sobre los cuales hayan de cargarse los artículos. Los vagones no podrán usarse más que para el objeto indicado.

Artículo 10

Modo de efectuar la carga. Plazo para terminarla

La carga de los vagones y el modo de cubrirlos, se harán de acuerdo con las normas á que están sujetos los ferrocarriles, normas que serán comunicadas á la Administración de los Quais, á cuyo cargo estará la operación. Esta se verificará evitando en lo posible que los artículos cargados tengan que trasbordarse en las estaciones de ferrocarril.

El plazo para terminar la carga será de 24 horas á contar desde el momento en que ésta haya comenzado. La operación de la carga empezará tan pronto como sea posible.

Si el mencionado plazo fuera excedido, la Administración de los Quais pagará á la de Ferrocarriles un alquiler de 3 marcos por cada día ó fracción.

Este alquiler no será exigible, si la Administración de Ferrocarriles no ha suministrado oportunamente á la de los Quais los encerados, cuerdas y ganchos necesarios, según los reglamentos de ferrocarril.

Luego de terminada la carga de los vagones, la carta de flete será remitida por la Administración de los Quais,—después de inscritos en ella los derechos por carga y trasporte sobre las vías férreas del puerto y los quais,—á la agencia de cargas que el ferrocarril correspondiente tenga en el puerto franco, para la ordenación y despachos de los papeles que deban acompañar á los artículos.

La Administración de Ferrocarriles puede, por su parte, mantener en el territorio del puerto franco empleados que vigilen la operación de cargar los vagones, á fin de que ésta se ejecute según las reglas de la explotación. Los empleados de la Administración de los Quais tomarán en cuenta las observaciones que aquéllos les hagan á este respecto.

Artículo 11

Estacionamiento de vagones vacíos sobre los quais

Se permite á la Administración de Ferrocarriles mantener en los quais cierto stock de vagones vacíos, á condición, sin embargo, de que no estorben las maniobras.

A este respecto, la Administración de los Quais decidirá en cada caso.

Artículo 12

a) Derechos por el trasporte sobre las vías férreas del puerto y los quais

Por el trasporte sobre las vías férreas del puerto y los quais situados en la ribera izquierda, ó sobre las vías férreas del puerto y los quais situados en la ribera derecha del Elba, así como por la operación de cargar ó de descargar los vagones,—en el tráfico con los diversos ferrocarriles que desembocan en Hamburgo,—la Administración de los Quais cobrará directamente, á la recepción, y, á la remisión, la Administración de Ferrocarriles, en nombre de la de los Quais, los siguientes derechos:

1) Por los artículos enumerados á continuación y para remesas de 5,000 kilogramos por lo menos: (1)
Alumbre, asfalto, plomo, cemento, nitro chileno, cloruro de magnesio, achicoria, coke, abonos artificiales, hielo, hierro (en bruto ó viejo), rieles, bridas y traviesas de ferrocarril, alambre de hierro en rollos, vigas de hierro, hierro y acero fundidos en blocks, cereales, yeso, guano, arenques, heno, legumbres, papas, trébol, huesos, mármol (no trabajado y sin embalar), harinas de cereales, almidón (de arroz, de papas, etc.), sal, pizarra, arena, piedra, alambre de púas, carbón de piedra, lignita, etc. etc.

10 Pfennig por los 100 kg.

(1) Damos la lista en extracto, solamente.

2) Por otros artículos en vagonadas de á lo menos 5,000 kilogramos de peso real ó indicado:

15 Pfennig por los 100 kg.

3) Por toda clase de artículos en cantidades menores de 5.000 kilogramos de peso indicado:

20 Pfennig por los 100 kg.

con un máximum de 5 M. para los artículos del número 1) y de 7.50 M. para los del número 2).

Artículo 13

b) Uso del galpón de agrupación y distribución

En el tráfico entre el galpón establecido para la agrupación y la distribución de las mercancías (1), por una parte, y las estaciones de ferrocarril, por la otra, no se cobrará derecho de transporte.

Pero, por el uso de este galpón,—incluyendo el costo del trabajo de cargar las mercancías sobre los vagones, ó, en su caso, de descargarlas de los mismos,—se cobrarán los siguientes derechos:

1) Si se verifica un transporte sobre las vías férreas del puerto y los quais, entre el galpón y los embarcaderos ó desembarcaderos de los quais, con el objeto de efectuar la agrupación ó la distribución de las mercancías:

25 Pfennig por los 100 kg.

2) Si dicho trasporte se hace por agua ó en carros:

15 Pfennig por los 100 kg.

Los derechos por depósito de mercancías en el galpón de agrupación y distribución serán los indicados en la Ordenanza relativa á la Explotación y Tarifas de los Quais (véase más arriba). [.....]

Artículo 14

c) Derecho mínimum

El minimum de derecho que se cobrará por cada remesa (artículos 12 y 13), será de 20 Pfennig.

---

(1) En virtud de los contratos celebrados entre Prusia y Hamburgo.

Artículo 15

Derechos exigibles á las administraciones de ferrocarril

Las administraciones de ferrocarril pagarán por el uso de las instalaciones del puerto, un derecho á la Administración de los Quais, fijado en 2,5 Pfennig por los 100 kilogramos para las mercancías indicadas en el artículo 12 número 1), y para las demás mercancías, en 3 Pfennig por los 100 kilogramos; con la salvedad de que estarán libres de este derecho todas aquellas mercancías que según las tarifas de ferrocarriles son trasportadas como mercancías en fardos, así como todas las que deban ser trasbordadas en las estaciones.

El derecho será pagado por aquella de las administraciones de los ferrocarriles que desembocan en Hamburgo, sobre cuya vía se opere el trasporte. No podrá ser agregado al flete.

Artículo 16

Arreglo de cuentas

Respecto de los derechos cobrados de acuerdo con los artículos 12 y 13, se arreglarán mensualmente las cuentas entre la Administración de Ferrocarril y la de los Quais.

Artículo 17

Depósitos privados

Las vías férreas del puerto y los quais servirán también para efectuar los trasportes de mercancías entre los depósitos y otros establecimientos de propiedad privada, situados dentro del territorio del puerto franco al Norte y al Sud y provistos de vías de empalme.

Las condiciones bajo las cuales han de llevarse á efecto los trasportes, se regularán por convenios especiales con los interesados.

Dado en la sesión del Senado, del 15 de agosto de 1888.

SECCIÓN III.—Organización de la Compañía de los Almacenes del Puerto franco

A.—CONVENIO DEL 7 DE ENERO DE 1885

Con autorización del Senado de Hamburgo, se ha celebrado el siguiente convenio entre la Diputación de las Finanzas, por una parte, y la Norddeutsche Bank de Hamburgo, por la otra.

§ 1

La Norddeutsche Bank de Hamburgo se compromete, bajo las condiciones que siguen, á formar una Compañía por acciones con objeto de instalar y explotar graneros, almacenes, escritorios y otros establecimientos semejantes destinados al comercio y á la fabricación en el territorio franco.

§ 2

Para este fin, la Diputación de las Finanzas traspasa á la Compañía, por todo el tiempo que ésta exista y en calidad de arriendo, una área de 30.000 metros cuadrados del terreno que figura en el plano adjunto á este contrato. La situación de aquella área dentro de este terreno, se fijará antes de establecida la Compañía.

§ 3

El capital de fundación (*Grundkapital*) de la Compañía, se fijará en 9:000,000 de marcos, dividido en nueve mil acciones de 1,000 marcos. Resérvase para más tarde la facultad de elevar eventualmente dicho capital, cuando y en cuanto lo requieran las necesidades de la edificación y de la explotación.

La Norddeutsche Bank garante la subscripción y el pago de todo el capital de acciones de 9:000,000 de marcos.

Luego que—al constituirse la Compañía—se haya efectuado el pago legal del 25 %, se fijará el importe de las cuotas ulteriores de acuerdo con los presupuestos de las secciones de las obras empezadas (véase § 4), no debiendo la cuota exigida en cada caso exceder al importe de los presupuestos, incluyendo los intereses á pagarse durante la construcción y una suma prudencial como fondo de gastos corrientes.

§ 4

Establecida que sea la Compañía, se le entregará por secciones de área y forma convenientes, el terreno mencionado en el § 2, con los muros de quai correspondientes y listo para la edificación. La construcción de calles públicas con sus aceras, alcantarillas, cañerías de agua y gas, corresponde al Estado. Igualmente serán establecidas por el Estado las vías férreas en las calles públicas.

Se formará un plano del terreno con las indicaciones generales necesarias para decidir las cuestiones sobre emplazamiento de alma-

cenes, depósitos para mercancías desembaladas, escritorios y otros edificios destinados al comercio y á la fabricación. Las indicaciones de este plano se harán de acuerdo entre el Senado y la Compañía, consultando las necesidades reconocidas del gremio comercial. Esas indicaciones podrán, si las circunstancias lo exigen, someterse á una revisión por moción del Senado ó á pedido de la Compañía, y en cuanto no hayan sido todavía ejecutadas. La opinión del Senado es la que predominará en tales casos.

Los planos especiales de edificios serán sometidos al Senado para su aprobación. Luego que esta aprobación haya sido obtenida, y tan pronto como estén disponibles las superficies que los edificios deben ocupar, se empezarán las obras proyectadas, sin ninguna demora.

Para la edificación ulterior en el terreno, regirá el principio siguiente: que el espacio para los depósitos no debe calcularse consultando solamente las necesidades actuales, sino previendo también las necesidades futuras.

La ejecución de cada edificio se realizará de acuerdo con el plano de edificación aprobado, y bajo la inspección de la Diputación de Obras Públicas.

§ 5

El depósito y preparación de las mercancías, así como la cesión en arriendo de locales enteros, se efectuará de acuerdo con una tarifa que debe presentarse al Senado para su aprobación.

El Senado podrá exigir en cualquier tiempo, ó la Compañía proponer, la modificación de la tarifa. Su revisión general se efectuará cada cinco años.

Los precios de la tarifa deben considerarse sólo como maximum. De manera que la Compañía puede, por su cuenta, conceder condiciones menos onerosas.

§ 6

La Compañía tiene el derecho, y á requirimiento del Senado la obligación, de expedir warrants sobre las mercancías depositadas por ella, de acuerdo con un reglamento aprobado por el Senado.

§ 7

. . . .

§ 8

El Consejo de Administración (*Aufsichtsrath*), se compondrá de cinco miembros cuando menos, y de nueve cuando más. La Norddeutsche Bank hará valer su influencia para que en la primera elección, los miembros del Consejo pertenezcan, en cuanto sea posible, al gremio hamburgués de comerciantes y hombres de negocios en actividad. En las discusiones del Consejo tomarán parte tres representantes de los intereses públicos, elegidos por el Senado entre las autoridades del Estado. Estos representantes deberán ser convocados á las sesiones, pero no tendrán el derecho de voto.

Estos representantes, es decir, la mayoría de los que asistan á la sesión respectiva, tendrán derecho de hacer mociones independientes y de oponer su veto,—que deberá ser protocolizado, con los fundamentos que lo motivaron,—contra las disposiciones del Consejo. Si los representantes de las autoridades recurren al veto, la disposición vetada quedará provisoriamente suspendida, y habrá que consultar á su respecto al Senado, que tratará de conciliar las opiniones del Consejo y los representantes, y decidirá en definitiva. Del mismo modo deberá ser sometida al Senado toda moción de los representantes que fuera rechazada por el Consejo, y aquel cuerpo decidirá igualmente en definitiva.

§ 9

Las resoluciones de la Asamblea General que se refieran: al aumento del capital de acciones, á la contratación de empréstitos con emisión de obligaciones preferidas, á la chancelación de otros, á la conclusión de contratos jurídicos que limiten los poderes de la Compañía, á la fijación, modificación ó complementación de los estatutos, así como á la disolución de la Compañía, están sujetas á la aprobación del Senado.

§ 10

Respecto á la repartición de las ganancias, se establece como principio que los accionistas de la Compañía, por una parte, y el Estado, por la otra, participarán de la ganancia neta en la proporción de 3:5 (tres á cinco).

Sin embargo, de la ganancia neta que resulte del balance anual practicado según las reglas comerciales, y después de haber separado el 5 % para el fondo de reserva limitado al 10 % de acciones del capital (de acuerdo con el artículo 1856 de la ley imperial del 18 de ju-

lio de 1884 relativa á las Compañías en comandita por acciones y á las Compañías anónimas), los tenedores de acciones obtendrán ante todo un dividendo de 3 1/2 o/o (tres y medio por ciento) al año sobre la suma vertida.

Después recibirá el Estado los 5/3 de la suma así distribuída entre los accionistas.

Del resto de la ganancia neta, el 2 1/2 °/o (dos y medio por ciento) se destina á prorrateo (*Tantiemen*), el 10 °/o corresponde al Estado, y el 87 1/2 °/o (ochenta y siete y medio por ciento) restante se repartirá de tal manera que, en primer lugar los tenedores de las acciones obtengan el 1 1/2 °/o (uno y medio por ciento) de las sumas que hayan vertido, y luego el Estado los 5/3 de la cantidad así repartida como superdividendo entre los accionistas. El resto se repartirá igualmente entre los accionistas y el Estado en la proporción de 3 : 5.

Durante el tiempo de la construcción de cada sección de las obras, los pagos correspondientes, cargados á la cuenta de construcciones, gozarán de un interés de 3 1/2 °/o (tres y medio por ciento) al año, y estos intereses, se prorratearán entre los accionistas, de acuerdo con el artículo 217 inciso 2.° de la ley citada.

§ 11

La parte de la ganancia neta que corresponde en primer lugar al Estado, después de distribuído el 3 1/2 °/o á los accionistas, y que se eleva á los 5/3 de la suma así distribuída, representa el arriendo del área de terreno traspasada á la Compañía.

El 10 o/o del resto de la ganancia neta,—correspondiente también al Estado (§ 10),—así como los superdividendos que le toquen, irán á aumentar el fondo destinado á la compra de las acciones de la Compañía.

Anualmente, después de la distribución del producto anual, se sortearán para el 1.° de julio tantas acciones cuantas permita comprar el fondo destinado á ese objeto. Los tenedores de las acciones sorteadas obtendrán contra entrega de estas acciones y de los certificados de dividendos correspondientes, el importe nominal de las cuotas pagadas por ellos, sobre dichas acciones, con un aumento de 10 °/o (diez por ciento) del total de cuotas pagadas y 4 °/° (cuatro por ciento) de interés por año ó por la fracción de año que termine el 1.° de julio del nuevo año económico.

§ 12

Las acciones así obtenidas para el fondo de compra de acciones, conservan toda su fuerza legal, que la Diputación de las Finanzas se

encargará de hacer valer. Los dividendos que correspondan, irán á aumentar el fondo de compra de acciones.

§ 13

La Compañía pagará impuestos y derechos de acuerdo con las leyes.

Respecto al impuesto fundario, se entiende que al calcular el capital para este impuesto (que la Compañía debe pagar como arrendadora, de acuerdo con el § 4 inciso 2.º de la ley de impuestos fundarios de julio 1881) sólo se considerará, del arriendo real ó presunto percibido por la Compañía (§ 5 de la ley), la parte que el Estado reciba efectivamente de acuerdo con el § 11, incisos 1.º y 2.º, de este contrato.

No se obligará á la Compañía á contribuir al pago de las aceras y alcantarillado de las calles públicas. Pero, con relación á las conexiones con los colectores públicos, al seguro contra el fuego y á la distribución de aguas corrientes, tendrá ella los derechos y deberes fijados por las leyes para los propietarios.

§ 14

Terminado el año de 1899, el Estado tendrá derecho en cualquier tiempo para comprar las acciones, que aun se hallen en poder de particulares, por un precio igual á veinticinco veces la renta media de dichas acciones en los cinco últimos años de explotación,—pero nunca por menos del 110 % (ciento diez por ciento) ni por más de 150 % (ciento cincuenta por ciento),—y agregando el 4 % anual de intereses por la fracción del año económico empezado.

§ 15

La situación de arriendo cesa una vez que el Estado ha entrado en posesión de todas las acciones.

§ 16

Con respecto al área de 9 ó 10,000 metros cuadrados de la gran fracción restante del terreno del territorio franco figurado en el borrador adjunto á este contrato,—fracción que no se arrienda á la Compañía,—el Estado se reserva el derecho de disponer de esa área. Se da, sin embargo, á la Compañía la seguridad de que si dicha área fuere cedida total ó parcialmente en venta ó arriendo á terceros, no se establecerá ninguna participación del Estado en la forma de la que ahora

se contrata ni en ninguna otra, sino que la venta ó arrendamiento del terreno se hará por su valor efectivo, fijado por el Senado.

§ 17

Por la gestión financiera de esta empresa, la Norddeutsche Bank recibirá de la Diputación de las Finanzas, al empezar la explotación, una comisión de 150,000 marcos (ciento cincuenta mil marcos).

§ 18

La Norddeutsche Bank se obliga á constituir la Compañía dentro del plazo de tres meses; sin embargo, si este banco considerase preferible postergar dicho plazo, lo podrá hacer con anuencia del Senado.

§ 19

Toda divergencia de opinión entre la Diputación de las Finanzas y la Compañía sobre los derechos y deberes de las partes contratantes, fijados por este contrato, será sometida á la decisión de árbitros, —en caso de no llegarse á un arreglo,—de conformidad con el procedimiento civil. Si los árbitros nombrados no llegaren á ponerse de acuerdo, la divergencia de opiniones será definitivamente resuelta por un tercero en discordia nombrado por el Presidente del Tribunal Superior Hanseático (en caso de no querer este magistrado actuar en calidad de tercero).

§ 20

Este contrato queda exonerado del derecho de timbre.
En fe de lo cual, etc., etc.

Hamburgo, 7 de enero de 1885.

B.—ESTATUTOS DE LA COMPAÑÍA

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

§ 1

Bajo el nombre de «Compañía de Almacenes del Puerto Franco de Hamburgo», se constituye por los presentes estatutos una Compañía con sede en Hamburgo.

§ 2

La duración de la Compañía no se limita á un tiempo determinado.

§ 3

El objeto de la Compañía es, el establecimiento y explotación de graneros, almacenes, escritorios y otras construcciones destinadas al comercio y á la fabricación en el territorio del puerto franco de Hamburgo; así como la prosecución de negocios anexos, en virtud del contrato celebrado entre la Diputación de las Finanzas de la ciudad libre y hanseática de Hamburgo y la Norddeutsche Bank de la misma ciudad, firmado el 7 de enero de 1885, y cuyas cláusulas tienen carácter obligatorio para la Compañía.

Los edificios que la Compañía debe construir, estarán situados en el terreno que el Estado de Hamburgo le traspasa ó arrienda.

La Compañía tiene el derecho—y, á instancia del Senado. el deber—de expedir warrants transferibles, extendidos al portador ó á la orden referentes á las mercancías que guarda en sus depósitos.

§ 4

Las notificaciones de la Compañía serán publicadas en el «Deutscher Anzeiger», en el «Hamburgischer Correspondent», en la «Hamburgische Börsenhalle» y en las «Hamburgische Nachrichten». La Asamblea General de la Compañía podrá modificar esta lista de periódicos, acordándolo así por simple mayoría. Si alguno de estos periódicos cesa de aparecer, ó no quiere recibir las publicaciones, ó las demora, bastará publicar las notificaciones en los otros periódicos.

TÍTULO II

CAPITAL DE FUNDACIÓN, ACCIONES, ACCIONISTAS

§ 5

El capital de fundación de la Compañía se fija en 9:000,000 de marcos, dividido en 9,000 acciones de 1,000 marcos cada una. El aumento de este capital de fundación, después de íntegramente pagado, podrá decidirse por simple mayoría del capital de acciones representado en la Asamblea General, pero con la anuencia del Senado.

Las nuevas acciones podrán emitirse á un precio mayor que el valor nominal.

§ 6

El capital de fundación se repartirá en tres series de acciones (letras A, B y C); cada serie contiene 3,000 acciones.

Al constituirse la Compañía, se pagará al contado sobre el total del capital de fundación un 25 °/. (veinticinco por ciento), es decir, 2:250,000 marcos (dos millones doscientos cincuenta mil marcos). De este primer pago se sacará la suma que demanden las primeras construcciones á emprenderse. Las entregas ulteriores se satisfarán en la proporción que determine el Consejo de Administración, consultando cada vez la necesidad de atender á los gastos exigidos por cada sección de obras empezada; con la salvedad, no obstante, de que los primeros de estos pagos ulteriores no se harán obligatorios sino para las acciones de la serie A. Sólo después de pagadas íntegramente las acciones de la serie B, se exigirán cuotas ulteriores de las acciones de la serie C.

Los llamados para el pago de cuotas ulteriores, se publicarán en los periódicos de la Compañía, con una anticipación de cuatro semanas por lo menos.

§ 7

Mientras no se haya efectuado el pago íntegro del importe nominal de las acciones, se expedirán certificados provisorios, que serán inscriptos en el registro de acciones de la Compañía con la indicación exacta del nombre, profesión y domicilio del tenedor. El traspaso del certificado provisorio podrá efectuarse endosando éste á la orden, ó en blanco,—previo aviso y presentación del certificado para la anotación del traspaso en el registro de acciones. Con relación á la Compañía, sólo será considerado tenedor de un certificado provisorio, el que esté inscripto como tal en el registro mencionado. Al inscribir los traspasos en dicho registro, la Compañía tiene el derecho, pero no el deber, de someter á prueba la legitimidad del nuevo adquisidor.

§ 8

Los tenedores,—según el registro de acciones,—de certificados provisorios, son responsables del pago íntegro del importe nominal de las mismas; con él son también responsables, de acuerdo con el artículo 220 del Código de Comercio, (1) todos los causantes legales del tenedor

(1) **220**. Cuando el accionista excluído no vierta el capital reclamado, su predecesor inmediato y cada uno de los otros poseedores anteriores inscriptos en el libro de los accionistas es responsable ante la Compañía, en cuanto el pago no pueda obtenerse del subsiguiente. Esto se presume que ha ocurrido cuando el causa-habiente no ha efectuado el pago dentro del plazo

actual inscripto en el registro de acciones; y no sólo por el pago total del importe nominal, sino también por el pago de los intereses moratorios eventuales de 6 % durante un período de dos años contado desde que se anotó el traspaso en el registro.

§ 9

Cuando el tenedor de un certificado provisorio, no haya pagado una ó varias cuotas vencidas, la Compañía podrá exigirle por las vías legales ordinarias el pago de la suma adeudada y de sus intereses, pero también tendrá derecho, si así lo resuelve el Consejo de Administración, de iniciar el procedimiento establecido en los artículos 218 y 219 del Código de Comercio. (1)

---

de un mes contado desde la presentación de una requisición y desde la denuncia de ésta al poseedor precedente. El nuevo título se entrega á este último contra el pago de la suma adeudada.

La responsabilidad del poseedor precedente se limita, en lo que atañe á los capitales reclamados, á un período de dos años; este plazo se cuenta desde el día en que la cesión ha sido anotada en el registro de las acciones.

Si el pago de la suma adeudada no puede obtenerse de los poseedores precedentes, la Compañía puede hacer vender la parte de interés al tipo de la Bolsa, ó, si el título no se cotiza, en pública subasta.

(1) **218.** El accionista que no vierta á su tiempo las sumas reclamadas sobre su acción, adeuda intereses á partir del día en que el pago debió verificarse. Puede también exigírsele la indemnización de perjuicios mayores.

Podrán inscribirse en los estatutos, cláusulas penales para el caso en que las entregas no se hicieren en tiempo oportuno.

Salvo otra disposición en los estatutos, la reclamación debe efectuarse en la forma en que las comunicaciones de la Compañía se publiquen de acuerdo con aquéllos.

219. Cuando el pago no se haya efectuado á su tiempo, podrá fijarse un plazo á los accionistas en retardo, con apercibimiento de pérdida de sus pagos anteriores y de su derecho de participación, si dejan pasar ese plazo sin satisfacer el pago.

El llamado debe aparecer tres veces en los periódicos designados en el inciso 3.º del artículo 182. (*) La primera vez tres meses por lo menos, la última vez un mes por lo menos, antes de expirar el plazo de gracia fijado. Si las partes de interés no son trasmisibles sin consentimiento de la Compañía, basta, en lugar de la publicación antedicha, un requerimiento especial á los accionistas morosos. Este requerimiento debe acordar un plazo de gracia de un mes por lo menos, á contar de su recibo.

(*) **182.** (Inciso 3.º). Las comunicaciones que deban hacerse llegar á los interesados por vía de inserción en periódicos, se publicarán en el «Monitor del Imperio» («Reichsanzeiger»). Los estatutos designarán, además, otros periódicos para el mismo objeto.

Si á pesar de este requerimiento, no paga el accionista la suma que adeuda sobre su acción, se declararán caducados á favor de la Compañía sus derechos de participación, y sus entregas anteriores pasarán á ser propiedad de ella. Esta declaración se hará pública mediante un aviso inserto en los periódicos designados para las publicaciones de la Compañía.

Los títulos emitidos deben ser reemplazados por otros que agreguen á las entregas anteriores el capital nuevamente reclamado. El accionista excluído queda responsable del déficit que sufra la Compañía, tanto por esas entregas cuanto por las que ulteriormente sean reclamadas.

§ 10

Después de efectuado el pago íntegro del importe nominal de las acciones, se expedirán los títulos definitivos de las mismas. Estos se extenderán á favor del tenedor.

§ 11

Irán anexos á las acciones, cupones de dividendos por veinte años, y también un talón. Al cobrarse el último dividendo, se expedirán, contra entrega del talón, nuevos cupones de dividendos por veinte años más, acompañados de un nuevo talón.

La Compañía no está obligada á someter á prueba la legitimación del tenedor al recibir los cupones de los dividendos ó los talones.

§ 12

Si las acciones, los cupones de dividendos ó los talones se deterioran volviéndose incómodo su uso, pero de manera, sin embargo, que las partes esenciales se conserven lo bastante para que no surjan dudas sobre su validez, el Consejo de Administración *(Aufsichtsrath)* está autorizado para entregar, en cambio de los documentos deteriorados, otros nuevos de igual clase, corriendo por cuenta del interesado el costo de la renovación. Fuera de este caso, sólo se podrán preparar y entregar nuevas acciones en cambio de otras deterioradas ó perdidas, mediante previa declaración judicial de la invalidez de estas últimas.

Si algún certificado provisorio fuera destruído ó quedara inservible, se deja librado á la decisión del Consejo de Administración el iniciar el procedimiento judicial para obtener la declaración de invalidez del documento, ó entregar sin esa previa declaración un nuevo certificado provisorio. Los cupones de dividendos no pueden judicialmente ser declarados nulos. Si no son cobrados dentro del plazo de cuatro años á contar del 31 de diciembre del año de su vencimiento, pierden su valor, y los dividendos correspondientes pasan á ser propiedad de la Compañía. Sin embargo, se pagará contra recibo el importe de un cupón perdido, siempre que el interesado dé aviso de la pérdida,—antes de expirado aquel plazo,—y la explique de una manera satisfactoria.

Tampoco procederá en ningún caso una declaración judicial de invalidez de talones deteriorados ó perdidos.

Si el tenedor de una acción solicita que no se entreguen los nuevos cupones de dividendos á la persona en cuyo poder se halla el talón correspondiente á su acción, los nuevos cupones de dividendos se le entregarán á él y no al poseedor del talón.

§ 13

Al subscribir, comprar ó traspasar acciones ó certificados provisorios, los accionistas se someten,—en caso de cuestiones cualesquiera con la Compañía,—á lo que sentencie el Tribunal de Comercio de Hamburgo.

TÍTULO III

ADMINISTRACIÓN DE LA COMPAÑÍA

§ 14

Los órganos de la Compañía son:

1) La Dirección.
2) El Consejo de Administración.
3) La Asamblea General.

1) La Dirección

§ 15

La Dirección de la Compañía se compone de dos ó más miembros nombrados por el Consejo de Administración.

Los empleados autorizados para compartir con su firma la responsabilidad de la Compañía, no pueden ser designados sin anuencia del Consejo de Administración.

Dichos empleados, así como los miembros de la Dirección y los delegados del Consejo, representantes de éste en la Dirección, legitiman su calidad de tales para ser inscriptos en el Registro de Comercio, mediante la presentación de un extracto del acta del Consejo de Administración referente á su elección, ó mediante la declaración en otra forma de la mayoría de los miembros del mismo Consejo, y, para actos ulteriores, acreditan aquella calidad mediante un extracto de este Registro.

Para hacer válido un acto de la Compañía, así como para la firma de la misma, se requiere la común declaración ó la firma de dos miembros de la Dirección, ó de dos miembros del Consejo de Administración, delegados ante ella, ó de uno de éstos y de un miembro de la Dirección, ó en fin, de un miembro de la dirección ó del Consejo de Administración,—autorizado, de acuerdo con lo que precede, para firmar tales actos,—y de un empleado ó representante de la Compañía inscripto en el Registro de Comercio.

§ 16

La Dirección, cuyos derechos y deberes se rigen en general por las prescripciones legales, tendrá á su cargo los negocios de la Compañía, de acuerdo con las disposiciones de los estatutos; debiendo guiarse en sus gestiones, por las instrucciones que le dé el Consejo de Administración y por los reglamentos que se promulguen. Las condiciones del nombramiento de los miembros de la Dirección las fija el Consejo de Administración, que también celebrará con aquéllos los respectivos contratos, fijará sus sueldos, etc.

2) El Consejo de Administración

§ 17

El Consejo de Administración se compone de cinco personas elegidas por la Asamblea General. Esta puede, á pedido del mismo Consejo, elevar hasta nueve el número de dichos miembros. Los primeros miembros elegidos por la Asamblea General ocuparán su puesto hasta el 31 de diciembre de 1886. En adelante los electos durarán cuatro años,—de una á otra Asamblea General Ordinaria,—pero anualmente debe cesar en sus funciones un miembro por lo menos. El orden en que cesarán estos miembros se fijará por la antigüedad de cada uno; en casos de igual antigüedad, por acuerdo entre ellos ó por sorteo. Los miembros salientes pueden ser reelegidos.

Todo cambio ocurrido en la composición del Consejo deberá hacerse público en los periódicos de la Compañía, por orden de la Dirección las publicaciones se enviarán al Registro de Comercio.

§ 18

El Consejo de Administración goza de los derechos y tiene los deberes que el Código de Comercio fija para estas corporaciones. Está autorizado para dar á la Dirección todas las instrucciones y hacer las indicaciones que considere convenientes para el mejor manejo de los negocios de la Compañía. El Consejo debe, además, formular los reglamentos y tarifas, de acuerdo con los cuales ha de verificarse la explotación general y, eventualmente, la expedición de warrants.

Con todo, estos reglamentos y tarifas, y las modificaciones que en ellos se introduzcan, necesitan la aprobación del Senado, que podrá también ordenar una revisión de los mismos.

§ 19

El Consejo de Administración fija la orden del día de sus sesiones. Para la validez de sus resoluciones basta con la presencia de cuatro de sus miembros. A todas las sesiones del Consejo serán convocados tres representantes de los intereses públicos, elegidos por el Senado, de entre las autoridades públicas, los cuales tienen voz en las discusiones pero no voto en las resoluciones. Estos representantes, es decir, la mayoría de los presentes en la sesión, tienen derecho de hacer mociones independientes y de oponer su veto,—que deberá ser protocolizado con los fundamentos que lo motivaron,—contra las disposiciones del Consejo. Si los representantes de las autoridades usan del veto, la disposición vetada quedará suspendida provisoriamente, y habrá que consultar á ese respecto al Senado, que tratará de conciliar las opiniones del Consejo y de los representantes y decidirá en definitiva. Del mismo modo, deberá ser sometida al Senado toda moción de sus representantes que fuera rechazada por el Consejo, y aquel Cuerpo decidirá igualmente en definitiva.

§ 20

Los miembros del Consejo de Administración gozarán en conjunto de una indemnización fija de 4,000 marcos, sobre cuya distribución entre aquéllos, el Consejo mismo decidirá definitivamente. Además recibirán los miembros del Consejo una compensación por los gastos que eventualmente hagan en interés de la Compañía.

3) La Asamblea General

§ 21

Las Asambleas Generales se celebrarán en Hamburgo y, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 254 del Código de Comercio, [1]

---

(1) **254**. La Asamblea General debe ser convocada cuando un número de accionistas cuyas partes de interés reunidas constituyan 1/20 del capital social lo soliciten por escrito, expresando los motivos y objeto de la convocación.

Además, los accionistas tienen derecho de exigir la notificación de las cuestiones sometidas á las deliberaciones de la Asamblea.

Si no consiguen que la Dirección ó el Consejo de Administración contesten á su pedido, el Tribunal de la sede social podrá dar calidad á los accionistas demandantes para convocar la Asamblea ó para notificar las cuestiones de la orden del día. El Tribunal podrá á la vez tomar disposiciones respecto á la presidencia de la Asamblea. La convocación deberá mencionar la autorización judicial para convocar la Asamblea ó para notificar las cuestiones á discutir

La Asamblea General decidirá si los gastos de la convocación deberán ó no cargarse á la Compañía.

serán convocadas por el Consejo de Administración ó por la Dirección de la Compañía. Se invitará á Asamblea General por medio de publicaciones en los periódicos de la Compañía, con dos semanas por lo menos de anticipación.

§ 22

En la orden del día deben figurar todas las comunicaciones y mociones del Consejo de Administración y de la Dirección, así como todas las mociones sobre asuntos de la competencia de la Asamblea General que hayan sido presentadas por escrito á la Dirección, por uno ó varios accionistas que representen más de la veinteava parte de las acciones de la Compañía, y en tiempo oportuno antes de la fecha fijada para la Asamblea General. Sobre mociones que no sean las enumeradas en la orden del día, no podrán tomarse resoluciones, exceptuando la moción para convocar á Asamblea General Extraordinaria.

§ 23

Todo accionista puede tomar parte en la Asamblea General; cada acción ó cada certificado provisorio da derecho á un voto.

§ 24

Preside la Asamblea General, un miembro del Consejo de Administración. Se labrará acta de cada Asamblea y se harán constar en dicha acta todas las deliberaciones.

§ 25

La Asamblea General Ordinaria se celebra anualmente, en uno de los cuatro primeros meses del año. En esta Asamblea, la Dirección y el Consejo de Administración informarán sobre la marcha de los negocios del año vencido y presentarán las cuentas anuales y el balance, indicando el dividendo que de esos datos resulte. La Asamblea resuelve sobre la aprobación de este balance anual y sobre el reparto de las utilidades, así como sobre el descargo de la Dirección y del Consejo. En las Asambleas Generales Ordinarias se verificarán también las elecciones necesarias de miembros del Consejo de Administración.

§ 26

Son de la competencia de la Asamblea General todas aquellas resoluciones sobre los asuntos de la Compañía que no hayan sido atri-

buídos á otros órganos; como ser: las resoluciones sobre aumento del capital de fundación, contratación de empréstitos con emisión de obligaciones preferidas, chancelación de otros, conclusión de contratos jurídicos que limiten los poderes de la Compañía, fijación, modificación ó complementación de los estatutos, disolución de la Compañía. Las resoluciones sobre estos objetos no serán válidas, sin la aprobación del Senado.

§ 27

En las votaciones de la Asamblea General, decide la simple mayoría de votos del capital de acciones representado en ella. Sólo para resolver sobre alteración del objeto de la Compañía, sobre su disolución ó sobre su fusión con otra Compañía, se requiere una mayoría de las tres cuartas partes del capital representado.

TÍTULO IV

CÁLCULO Y APLICACIÓN DE LOS BENEFICIOS

§ 28

El año económico de la Compañía coincide con el año civil. Por excepción, el primer año económico se contará desde el día de la constitución de la Compañía hasta el 31 de diciembre de 1885.

§ 29

Al fin de cada año económico la Dirección preparará el balance que será presentado al Consejo de Administración dentro de los tres primeros meses del año subsiguiente. Este Consejo determina, después de oída la Dirección, qué alteraciones deben introducirse, y fija el balance de acuerdo con las prescripciones legales y con los usos del comercio. Las reglas que deben regir la fijación del balance, son las siguientes:

Los edificios mandados construir por la Compañía, tales como graneros, depósitos, escritorios, etc., figurarán en el activo del balance, por su precio de costo, sin variación; no se introducirá ninguna rebaja respecto de estos edificios, pero en cambio se aplicará anualmente una suma,—equivalente por lo menos al deterioro sufrido por ellos y cuyo importe fijará el Consejo de Administración,—para ir formando un fondo destinado á conservarlos y renovarlos.

Las sumas que la apertura á la explotación demande por concepto

de gastos de escritorio y de viaje, honorarios de los técnicos y otros desembolsos necesarios para poner en debida forma los edificios de la Compañía, así como los intereses que deben pagarse á los accionistas durante la construcción, serán agregados á los otros elementos del precio de las construcciones, para formar con éste el precio total de instalación.

Anualmente se introducirán en el inventario rebajas prudenciales, fijadas por el Consejo de Administración

§ 30

Después de deducidos todos los rubros del pasivo, el capital de acciones, el fondo de reserva, las rebajas mencionadas en el § 29, los gastos de organización, explotación, administración y otros, el excedente del activo constituye la ganancia.

§ 31

Para cubrir cualquiera pérdida que arrojare el balance, se constituirá un fondo de reserva.

§ 32

De la ganancia neta que resultare después de pasado el balance, se tomará, en primer lugar, para el fondo de reserva,—mientras éste no llegue al 10 % del capital de fundación,—el 5 %, y después un dividendo para los accionistas de 3 1/2 % anual, sobre el capital pagado.

Del resto de la ganancia neta, el Estado de Hamburgo obtiene, ante todo, como compensación por el terreno para las instalaciones de la Compañía, hasta 5/3 de la suma repartida como dividendo á los accionistas.

Del resto que aún quedare, retirará el Estado 10 % para constituir un fondo de compra de acciones de la Compañía. El 90 % restante se repartirá de modo que los tenedores de acciones reciban, primero un superdividendo de hasta 1 1/2 % por año sobre las sumas vertidas, y después el Estado hasta 5/3 del superdividendo así atribuído á los accionistas. El excedente será repartido en la misma proporción de tres á cinco entre los accionistas y el Estado.

§ 33

Durante el tiempo de la construcción de cada sección de los edificios, los respectivos pagos parciales sobre las acciones que sean car-

gados á la cuenta de construcción, gozarán de un interés de 3 1/2 %. anual, y estos intereses, de acuerdo con lo prescripto por el Código de Comercio, se repartirán entre los accionistas. Sin embargo, dicho pago de intereses sólo podrá efectuarse hasta el 31 de diciembre de 1895.

§ 34

El 10 %. del resto de la ganancia neta atribuído al Estado, así como los superdividendos que le correspondan (§ 32, inciso 3.º), serán entregados á la Diputación de las Finanzas para constituir un fondo destinado á la adquisición de acciones de la Compañía.

Anualmente, después de liquidados los beneficios anuales, la Diputación de las Finanzas, sorteará, para el 1.º de julio siguiente, tantas acciones cuantas permita comprar el fondo destinado á tal objeto. Los tenedores de las acciones sorteadas obtienen, contra entrega de estas acciones y de los certificados de dividendos correspondientes, el importe nominal de las cuotas pagadas por ellos sobre dichas acciones, con un aumento de 10 % del total de las cuotas abonadas y 4 % de interés anual por la fracción de año que termina el 1.º de julio del nuevo año económico.

Las acciones adquiridas así, para el fondo de compra, conservan toda su fuerza legal, que la Diputación de las Finanzas se encargará de hacer valer. Los dividendos que correspondan á estas acciones irán á aumentar el fondo de compra de acciones.

§ 35

Terminado el año 1899, el Estado tendrá derecho en cualquier tiempo para comprar las acciones que aun se hallen en poder de particulares. La compra se realizará á un precio igual á 25 veces el término medio de la renta de los cinco últimos años de explotación, (pero nunca por menos de ciento diez por ciento, ni por más de ciento cincuenta por ciento), con más el 4 % de interés anual por la fracción del año económico empezado.

TÍTULO V

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

§ 36

Para las Asambleas Generales que hayan de celebrarse antes de la inscripción de la Compañía en el Registro de Comercio, y para las

contribuciones que deban pagarse antes de esa inscripción, no será necesario publicar las invitaciones; bastará con dirigir éstas por escrito á los fundadores de la Compañía.

§ 37

El Consejo de Administración, electo por la Asamblea General Constituyente, está autorizado para introducir en la redacción de los estatutos las modificaciones ó adiciones que se estimen necesarias para la inscripción de la Compañía en el Registro de Comercio. Esas modificaciones y adiciones obligarán á los accionistas y á la Compañía. Para testimoniar tales modificaciones y adiciones, basta la declaración de dos miembros del Consejo de Administración.

§ 38

En virtud de las propuestas hechas, se declara y resuelve: que todas las acciones han sido tomadas por los fundadores de la Compañía, que el capital de fundación está suscripto en su totalidad y que el contrato de sociedad queda celebrado entre todos los accionistas. Se declara también que el pago legal del 25 % de cada acción, ya ha sido efectuado.

C.—REGLAMENTO DE LA COMPAÑÍA (1)

1. — ARRIENDO DE LOCALES CERRADOS

§ 1

Para el arriendo de escritorios y depósitos, servirá de base el formulario anexo (2), aprobado por el Senado.

§ 2

Como los locales arrendados están edificados sobre una parte del territorio del puerto franco, los arrendatarios tienen que someterse á todas las limitaciones que resultan de tal circunstancia.

Por ahora regirán á ese respecto las siguientes prescripciones:

---

(1) Exclusivamente para los depósitos en los cuales el seguro de las mercancías contra e fuego no corre por cuenta de la Compañía.

(2) Véase primer anexo, al final de este Reglamento.

1) En el territorio del puerto franco está prohibido todo comercio al detalle.

Por comercio al detalle se entiende la venta ó suministro de mercancías de cualquier clase, en cantidades menores que 50 kg. de peso bruto; y de espirituosos, en cantidades menores que 36 litros. [1]

Se permite la venta en cantidades menores:

a) cuando las mercancías son enviadas por el vendedor ó presentadas por el mismo á uno de los puestos aduaneros, para su despacho.

El pago de los derechos deberá hacerse constar en los libros del vendedor. Si no se han pagado derechos por las mercancías, el vendedor hará constar en sus libros qué otro modo de despacho aduanero fué adoptado, cuál el puesto aduanero que intervino y, si el caso ocurre, el modo de remisión (por correo, con qué buque);

b) cuando las mercancías se destinan al pertrechamiento de una embarcación de mar, en virtud del pedido escrito de los armadores ó del agente del buque;

c) cuando las mercancías se venden ó suministran al ocupante de un depósito en el territorio del puerto franco, y este ocupante entrega al vendedor la declaración escrita de que las mercancías no están destinadas á ser consumidas en el mencionado territorio. Esta declaración, en la cual también se hará constar en qué punto del territorio del puerto franco se encuentra el depósito de la referencia, debe conservarse anexa á los libros del vendedor;

d) cuando se trata de muestras;

e) en caso de ventas públicas al mejor postor, de mercancías cualesquiera, con excepción de los espirituosos. Respecto de estas ventas al mejor postor, se llevará con toda regularidad un protocolo, que será presentado ante la oficina que el Senado determine, siempre que ella lo solicite.

2) Está prohibido á los arrendatarios, vender en el territorio del puerto franco mercancías de cualquier clase y en cualquier cantidad, á los tripulantes de buques de mar, á los patrones ó tripulantes de buques de río, á los mercachifles ó vendedores ambulantes y á los asistentes de establecimientos comerciales ó industriales (dependientes, capataces, etc.).

---

(1) También debe considerarse prohibido el regalar mercancías ó residuos de mercancías en pequeñas cantidades á empleados de negocios ó á otras personas, á menos que el donante tome también á su cargo el pago de los derechos sobre las mercancías cedidas (véase más abajo, 1 *a*). Consentir sin observaciones la apropiación de mercancías ó de residuos de mercancías, será considerado como equivalente á regalarlos.

El suministro de mercancías para pertrechamiento de buques de mar, sólo puede efectuarse á pedido escrito de los armadores ó del agente del buque. La nota de pedido, sobre la cual debe certificarse la recepción, será conservada por el vendedor anexa á sus libros de comercio.

3) Los arrendatarios están obligados á anotar regularmente en libros de comercio, las entradas y salidas de las mercancías depositadas en el territorio del puerto franco. Aquellos arrendatarios que, de acuerdo con las disposiciones vigentes, no están obligados á llevar libros de comercio, deberán sin embargo inscribir regularmente en un libro sus compras y ventas. Los capataces de depósitos llevarán también un libro en que anotarán las entradas y salidas de las mercancías en depósito.

En caso de ocurrir sospechas fundadas de que se han cometido infracciones á las disposiciones presentes, los arrendatarios están obligados á permitir á los empleados que designe el Senado, la revisión de sus libros y de su depósito.

Aquellas casas de negocio que se ocupan de suministrar á los buques de mar, provisiones y pertrechos (*ship-chandlers*), así como los negocios de relojería, serán sometidos á revisiones periódicas por empleados que designará el Senado. El Senado podrá ulteriormente decidir si otros negocios han de ser igualmente sometidos á tales revisiones.

4) No se permiten subarriendos de locales, sin previa aprobación de la Compañía de Almacenes del Puerto Franco. Esta aprobación no sólo es requerida para subarrendar locales enteros, sino también para subarrendar una parte de un local. No es permitida la subdivisión en pequeños espacios de un local arrendado, con el fin de subarrendar algunos de ellos. La aprobación para subarrendar sólo puede concederse cuando el subarrendatario se somete á observar el convenio sobre la incorporación aduanera de Hamburgo. [1] El formulario respectivo, firmado por el subarrendatario, debe ser entregado á la Compañía.

Los arrendatarios se obligarán bajo su responsabilidad á que no sea defraudado ningún derecho ni impuesto correspondiente á los locales que arrienden, y también á que no se efectúe ningún comercio al detalle en dichos locales. Si los arrendatarios tomaran en sus depósitos mercancías pertenecientes á proveedores marítimos (*ship-chandlers*), tanto los arrendatarios como los proveedores darán aviso de ello á la Compañía.

(1) Véase 2.º anexo.

En caso de que, utilizando un local arrendado, el subarrendatario de dicho local ó el propietario de las mercancías depositadas en él eludieran el pago de derechos ó impuestos, ó explotaran un comercio al detalle prohibido por este reglamento, el arrendatario estará en el deber, si así se le exigiere, de hacer desalojar sin demora al subarrendatario el local en cuestión, ó de hacer remover las mercancías depositadas por el contraventor.

5) Está prohibido á los arrendatarios celebrar contratos de subarriendo con personas que hubieran sido expulsadas del territorio del puerto franco por la comisión de los delitos ó contravenciones á que se refiere el párrafo anterior; así como también aceptar en depósito sus mercancías.

Se publicarán los nombres de las personas así excluídas del derecho de depositar mercancías en el territorio del puerto franco.

6) Si un individuo del personal del arrendatario cometiera una defraudación de impuestos ó derechos ó una contravención á las ordenanzas que reglamentan el convenio relativo á la incorporación de Hamburgo al territorio aduanero alemán, especialmente en lo que se refiere á la explotación del comercio al detalle, el arrendatario estará en el deber de despedir inmediatamente al contraventor, si así se le exigiere.

Al arrendatario ó á sus empleados les está prohibido introducir en el territorio del puerto franco, para su uso particular ó para su consumo, otras mercancías que las que hayan pagado derechos de aduana ó que procedan del libre tráfico del territorio aduanero sin que se haya pedido para ellas el reembolso del importe de los derechos ó impuestos. En particular, está prohibido en el territorio del puerto franco el consumo de cigarros y cigarrillos que no hayan pagado derechos de aduana. Esta prohibición no se extiende á las pequeñas cantidades de mercancías consumidas en pruebas ó catadu-ras.

Los arrendatarios son responsables, por sus empleados, del cumplimiento de esta obligación.

Si los arrendatarios hicieren ó permitieren hacer algo que estuviera en contradicción con las ordenanzas mencionadas, ú otras que en cumplimiento del convenio de incorporación aduanera de Hamburgo ó para controlar el pago de derechos é impuestos se promulguen, incurrirán en una multa que se establecerá ya en el contrato de arriendo, y cuyo importe será de 500 marcos para la primera contravención y de 1,000 marcos en caso de reincidencia. Esta multa será decretada por

los miembros del Consejo de Administración que representan los intereses públicos, bastando para ello la mayoría de votos de estos miembros, y ejecutada con prescindencia de todo procedimiento judicial, por las autoridades policiales. Estos representantes de los intereses públicos en el Consejo de Administración, decidirán en los casos de los números 4) y 6), sobre la oportunidad de retirar á determinadas personas el derecho de depositar mercancías en el territorio del puerto franco, y sobre si corresponde que un empleado de arrendatario sea despedido por éste. Si estos representantes decidieran,—en caso de repetidas contravenciones á las ordenanzas aquí contempladas, ó en caso de defraudación comprobada de derechos é impuestos,—la expulsión de un arrendatario fuera del territorio del puerto franco, este arrendatario está en el deber de desalojar inmediatamente los locales arrendados, sin dejar por eso de continuar siendo responsable del pago del arrendamiento según contrato y de sus otras obligaciones pecuniarias para con la Compañía hasta el próximo plazo de aviso, y sin tener á su favor ningún derecho á indemnizaciones.

El Senado decide en última instancia sobre la realidad de las contravenciones denunciadas, y sobre el castigo (ó desalojo del local arrendado, ó destitución del empleado contraventor) que corresponda aplicarse de acuerdo con el presente Reglamento. Esa decisión del Senado debe reconocerse como definitiva; los arrendatarios renunciarán á todo procedimiento judicial.

§ 3

Los arrendatarios están obligados á usar la iluminación eléctrica y la maquinaria hidráulica existentes, suministradas por la Compañía, al precio de las tarifas aprobadas por el Senado.

2.—USO DE LOS DEPÓSITOS GENERALES DE LA COMPAÑÍA

§ 4

El uso de los depósitos generales de la Compañía no está sujeto á más restricción que la observancia de este Reglamento y de la tarifa respectiva; la Compañía puede, sin embargo, rechazar las mercancías que, á su juicio, no tengan las condiciones necesarias para ser depositadas en sus locales. Están absolutamente excluídas del depósito las mercancías reconocidamente peligrosas al fuego ó insalubres, ó que sean declaradas tales por las autoridades.

Si algunas mercancías fueren depositadas con denominación equivocada, el depositante será responsable de los perjuicios que del hecho resultaren, además de incurrir en las penas legales correspondientes.

§ 5

La Compañía toma también á su cargo la preparación de las mercancías que ha de colocar en sus depósitos (ó que ya se hallen en ellos) así como el recibo y la entrega, y el trasporte de las mismas desde los quais ó buques ó hasta los quais ó buques, y,—en cuanto las circunstancias lo permitan,—desde otros depósitos ó hasta ellos

3.—ANUNCIO DE LAS MERCANCÍAS

§ 6

El anuncio de las mercancías á depositar se hace ante la Oficina de Explotación de la Compañía, llenando el formulario prescripto para boletos de anuncio. (1)

En este boleto, se indicará el peso bruto total (aproximado, si no se conoce exactamente); así como el peso parcial de cada fardo, cuando exceda á 1,000 kg. Si el peso no fuere indicado, ó se indicare menor peso del verdadero, el depositante responderá de los perjuicios que de ello resultaren.

Además se dará una especificación de las mercancías en forma que permita depositarlas ordenadamente, y, si se desea que se las someta á alguna preparación, se harán á este respecto las indicaciones necesarias. De omitirse estos datos, el depositante tendrá que pagar los gastos que exija cualquier mudanza de depósito ó cambio de clasificación.

4.—RECEPCIÓN, TRASPORTE Y ALMACENAJE DE LAS MERCANCÍAS

§ 7

Salvo orden contraria, las mercancías no se pesan por regla general; sin embargo, la Compañía se reserva la libertad de hacer pesar las mercancías para controlar la exactitud de los pesos declarados. Si entonces se comprobara que estos pesos son menores que los verdaderos, todos los derechos correspondientes, según tarifa, se pagarán de acuerdo con el peso real de las mercancías.

No se procederá tampoco, en general, á la apertura de los fardos para investigar su contenido, á menos que lo solicite el mismo depositante; sin embargo, la Compañía está autorizada para hacerlo en cualquier momento, si tiene razones para suponer que el contenido de los fardos no fué indicado correctamente.

(1) Véase 2.º anexo.

§ 8

La ejecución de trasportes que la Compañía tome por su cuenta, se verifica en el primer día hábil siguiente al de la entrega de los documentos necesarios (conocimientos, boletos de quai, declaraciones, etc.), á menos que haya otros convenios ó que circunstancias especiales lo impidan.

Los documentos entregados después de las 6 p. m. en la Oficina de Explotación de la Compañía, se considerarán entregados en el día hábil siguiente.

Las reparaciones en el embalaje, necesarias para efectuar el trasporte desde los quais ó buques, se efectuarán á costa del interesado [....].

§ 9

Las mercancías se almacenarán generalmente en el orden en que lleguen los vehículos que las lleven al depósito respectivo.

§ 10

Los conductores de los vehículos deben ante todo hacer sellar en la Oficina de Explotación los documentos relativos á la carga que transportan, y luego entregarlos al respectivo capataz de depósito cuyas indicaciones pertinentes atenderán.

Después de almacenadas las mercancías, el capataz del depósito entregará un recibo de las mismas.

§ 11

Ni al recibo, ni á la entrega de las mercancías, se responsabiliza la Compañía por indemnizaciones de sobrestadía de los vehículos.

5.—CERTIFICADOS DE DEPÓSITO

§ 12

Tan pronto como las mercancías estén debidamente depositadas, se extenderán certificados de depósito sobre las mismas (warrants), de acuerdo con el formulario anexo. (1)

---

(1) Véase el 4.º anexo.

El warrant se extiende á nombre del depositante ó á su orden, y es transferible por endoso. Contiene el compromiso de la Compañía de entregar al legítimo tenedor de dicho warrant y de acuerdo con estas disposiciones, los artículos indicados por número, peso y marca en aquel documento.

§ 13

El warrant decide de la relación legal entre la Compañía y el legítimo tenedor del mismo. El tenedor, puede exigir en todo tiempo, previo pedido por escrito, y contra entrega del warrant, las mercancías después de pagados los derechos y otros gastos que graviten sobre ellas.

Si las mercancías fuesen retiradas del depósito por partes, el recibidor deberá pagar inmediatamente, si así lo exige la Compañía, todos los derechos y gastos correspondientes á la parte de las mercancías que retire. La Compañía no está, sin embargo, obligada á cobrar inmediatamente después del retiro de una parte de las mercancías, los derechos y gastos correspondientes; antes bien, el resto de las mercancías depositadas responde de todos los derechos y gastos que afecten al total de las expresadas en el warrant y, por consiguiente, de todo saldo atrasado que eventualmente hubiere quedado impago.

El retiro parcial se efectúa mediante boletos de entrega (véase el formulario en el 5.º anexo de este Reglamento) á los cuales deberán agregarse los warrants respectivos. Sobre estos últimos se anotará el retiro parcial efectuado, en caso de no ser entregados dichos warrants á cambio de otros nuevos, válidos para el restante de mercancías en depósito.

La Compañía tiene el derecho, pero no el deber, de someter á prueba las firmas escritas sobre los warrants y los boletos de entrega.

§ 14

Si han de extenderse varios warrants sobre una partida de mercancías que ya fué objeto de un warrant, este primer warrant será devuelto, y se pagará un derecho de 50 Pf. por cada nuevo warrant; además, se reembolsará á la Compañía el costo de una mudandanza de depósito ó de una clasificación que eventualmente hubiere que hacer entonces. Cuando se expidan varios warrants sobre una partida de mercancías que fué objeto de un solo boleto de anuncio, se cobrará por cada nuevo warrant el mismo derecho de 50 Pf.

No se expedirán warrants duplicados.

§ 15

También se extenderán warrants sobre mercancías depositadas en los almacenes de la Compañía con motivo de un cambio de propietario. Tratándose de pequeñas partidas, podrá, en vez de un warrant, extenderse un boleto de reserva (*Zurücklegeschein*) (1)

§ 16

Para las publicaciones relativas á la declaración de invalidez de warrants perdidos ó destruídos, servirán de norma las disposiciones del Código de Procedimiento Civil, con la reserva de que la persona que pretenda haber sido el poseedor del warrant extraviado ó destruído, podrá, si presenta una garantía suficiente, hacer valer los derechos que resultaren de dicho warrant, aun antes de pronunciada la sentencia definitiva. La persona que pretenda tener derecho á las mercancías cuyo warrant se extravió ó destruyó, correrá con los gastos que los procedimientos legales originen.

6.—DEVOLUCIÓN DE LAS MERCANCÍAS

§ 17

A fin de facilitar los trámites para la devolución de mercancías depositadas, puede consignarse el warrant en la Oficina de Explotación á cambio de un recibo expedido por la Dirección de la Compañía. Basta entonces para obtener la entrega de las mercancías, un boleto de entrega extendido por la misma persona que consignó el warrant en la Oficina de Explotación.

Este boleto de entrega será sellado en la Oficina de Explotación y tendrá valor por tres días hábiles (incluyendo el día en que fué sellado). Si después de ese plazo se deseara el retiro de las mercancías, habrá que hacer sellar nuevamente el boleto de entrega.

Al reverso del boleto de entrega se pondrá una declaración respecto de si las mercancías han de ser inmediatamente cargadas ó conservadas en depósito por algún tiempo más; en este último caso se indicará la marca y el número bajo los cuales se desea que continúen depositadas las mercancías.

---

(1) Véase el 6.° anexo

§ 18

Las notas de envío que sirven para retirar mercancías listas ya para la remisión á su lugar de destino, deben igualmente presentarse á la Oficina de Explotación para ser selladas; y en ellas, como en los boletos de entrega, se indicará el depósito donde se hallan las mercancías.

También para estas notas, como para los boletos de entrega, el sello sólo tiene validez por tres días hábiles. Si transcurrido este plazo, no se han retirado las mercancías, las notas de envío correspondientes deberán ser nuevamente selladas.

§ 19

La Compañía no está obligada á entregar mercancías depositadas en sus almacenes, antes de que se le paguen los derechos y gastos que graviten sobre ellas. Puede usar sobre dichas mercancías, de una acción hipotecaria, así como sobre las sumas consignadas en su lugar, para cobrarse los derechos y gastos, y para indemnizarse de los perjuicios que hayan podido causarle el depositario ó sus empleados.

La Compañía hará valer esta acción de acuerdo con los artículos 368 del Código de Comercio (1) y 1233 y siguientes del Código Civil (2) y observando las disposiciones más detalladas del § 26.

---

(1) **368.** En caso de venta de una prenda, cuando el contrato ha constituído un acto de comercio, tanto de parte del acreedor como de parte del deudor, el plazo de un mes, previsto por el artículo 1234 del Código Civil, se reducirá á una semana.

Esta disposición se aplica por analogía al derecho legal de prenda del comisionista expedidor y dél trasportador, cuando el contrato de expedición ó de trasporte sólo ha sido comercial por parte de ellos.

(2) **1233.** La venta de la prenda debe realizarse de acuerdo con las disposiciones de los artículos 1234 á 1240.

Si el acreedor prendario ha adquirido para su derecho de vender, un título ejecutorio contra el propietario, puede hacer ejecutar la venta según las disposiciones relativas á la venta de cosas entregadas en prenda.

1234. El acreedor prendario debe ante todo amenazar al propietario con la venta, y notificarle al mismo tiempo la suma de dinero por la cual dicha venta ha de efectuarse. La amenaza no puede hacerse sino después de la realización del derecho de venta y puede omitirse cuando sea impracticable.

La venta no puede verificarse antes de expirado un mes después de la amenaza. Si ésta es impracticable, el plazo de un mes se cuenta desde la realización del derecho de venta.

1235. La venta de la prenda debe llevarse á cabo en pública subasta.

Si la prenda se cotiza en la Bolsa ó se tarifa en el mercado, se aplicará la disposición del artículo 1221. (*)

(*) **1221.** Cuando la prenda se cotiza en la Bolsa ó se tarifa en el mercado, el acreedor prendario puede hacerla vender de mano á mano al precio corriente, por intermedio de un corredor público de comercio, nombrado para efectuar tales ventas, ó por medio de cualquier otra persona autorizada para proceder á las ventas en pública subasta.

7.—MUESTRAS

§ 20

Para poder sacar muestras de las mercancías depositadas, se requiere la presentación á la Oficina de Explotación de un boleto de entrega y también,—si así lo exige esta Oficina,—del warrant respectivo. El boleto de entrega debe contener la indicación de la cantidad de las muestras que se desea sacar, y el nombre de la persona á quien hayan de entregarse.

8.—RESPONSABILIDAD DE LA COMPAÑÍA

§ 21

La Compañía responde de los perjuicios resultantes de la pérdida ó avería de las mercancías desde el momento de su recepción hasta el de su devolución, siempre que la pérdida ó la avería no se deba á fuerza mayor ni á la naturaleza misma de las mercancías, es decir, á su descomposición por agentes internos, á la evaporación ó volatilización, al rezumo ordinario, etc , ni pueda, en fin, explicarse por la insuficiencia del embalaje.

Las deficiencias del embalaje que puedan notarse exteriormente, deberán indicarse en el warrant.

1236. La venta en pública subasta debe ejecutarse en el lugar donde la prenda está depositada. Si no puede contarse con un resultado conveniente de dicha venta en el lugar de depósito, la prenda será vendida, en pública subasta, se entiende, en otro lugar que convenga más.

1237. La fecha y el lugar de la venta deben publicarse con indicación sumaria de la prenda. El propietario y los terceros á quienes correspondan derechos sobre la prenda, deben ser avisados personalmente; el aviso puede omitirse cuando sea impracticable.

1238. La prenda no podrá venderse sino á condición de que el comprador se obligue á pagar inmediatamente en valores efectivos el precio de venta, y, de no hacerlo así, pierde sus derechos.

Si la venta ocurre sin esta condición, el precio se reputará recibido por el acreedor prendario; los derechos de éste contra el comprador quedan intactos. Si el pago inmediato del precio de venta no se lleva á cabo, sucederá lo mismo, á menos que se haya hecho uso de la reserva de caducidad, antes de expirado el plazo de venta.

1239. El acreedor prendario y el propietario pueden tomar parte en la venta pública. Si el primero llega á ser adjudicatario, el precio de venta se reputa recibido por él.

La oferta del propietario puede ser rechazada si no paga al contado. Lo mismo debe entenderse de la oferta del deudor cuando la prenda responde de una deuda de otro.

1240. Los objetos de oro ó plata no podrán adjudicarse por un valor inferior al del oro ó plata que contienen.

Si no hay puesta suficiente, la venta podrá efectuarse de mano á mano, á un precio igual al del valor del metal por intermedio de una persona autorizada para proceder á las ventas en pública subasta.

La Compañía sólo responde de las indicaciones relativas á la especie de las mercancías, cuando ésta ha sido constatada por ella. Con ese fin, el warrant podrá contener la correspondiente declaración.

La Compañía no toma á su cargo ningún seguro contra incendios, ni responde de avería causada por el fuego, aun cuando ésta sea imputable á sus empleados.

La responsabilidad de la Compañía cesa completamente, cuando el recibidor retira las mercancías sin hacer constatar por la Compañía ninguna avería ó pérdida experimentada por las mismas.

§ 22

La Compañía notificará al depositante y, en cuanto le sea posible, al tenedor del warrant, de toda alteración que observe en el embalaje ó en las mercancías, exhortándolos á tomar las medidas necesarias para precaver de deterioros las mercancías. En caso de ofrecer peligro la demora, puede la Compañía tomar por sí misma las medidas necesarias, á costa de los interesados.

También puede, en casos análogos, de gran urgencia, —especialmente cuando las mercancías por su depreciación pudiesen no cubrir ya los derechos de alquiler y otros gastos que las afecten,—exigir su inmediato retiro, y, no siendo atendida ó no hallando al tenedor del warrant, enajenar las mercancías de acuerdo con las disposiciones de los artículos 368 del Código de Comercio y 1233 y siguientes del Código Civil. [1]

9.—ALQUILER DE DEPÓSITOS

§ 23

El alquiler de depósito se contará por peso bruto de las mercancías, á menos de que en la tarifa se establezca otra forma.

Para el cálculo de alquileres se cuenta el tiempo *desde* el día en que empieza la colocación de las mercancías en depósito, *hasta* el día en que se retiran; ya se trate de mercancías traídas de afuera ó provenientes de otro depósito. El tiempo transcurrido entre esos días se contará por meses enteros.

En el caso de cambio de propietario de las mercancías, el alquiler de depósito se computará al nuevo propietario por sólo medio mes, si las mercancías no quedan depositadas por un período mayor. Si quedan más de medio mes, el alquiler se contará por meses enteros, como en los casos generales.

---

(1) Citados ya en el § 19.

§ 24

Si las mercancías han de ser reservadas en depósito, se cobrará solamente medio mes, siempre que se trate de un tiempo de depósito no superior á 15 días. Si el depósito se prolonga por más tiempo, se contará el alquiler por meses enteros.

Si las mercancías se recibieron para ponerlas en estado de ser expedidas, se concederán cuatro días de depósito (sin contar el de la recepción ni el de la entrega); pero, para un plazo más largo, se contará el tiempo de depósito á partir del día de la recepción.

§ 25

La Compañía presentará cuentas mensuales de alquiler y demás derechos y gastos, las cuales, en caso de encontrárselas erróneas, deberán corregirse dentro de los catorce días después de recibidas

§ 26

En caso de no constar en el warrant que se ha convenido expresamente otra cosa, la Compañía tiene el derecho de exigir con tres meses de anticipación el retiro de las mercancías. Este plazo comieza tres meses después de colocadas las mercancias en depósito. El aviso de retiro se anotará si es posible sobre el warrant; si no es posible, se publicará por tres veces, con siete días de intervalo cada vez, en los periódicos de la Compañía, y además se expondrá ese aviso en la Oficina de la Compañía y en la Bolsa.

Si expirado el plazo del aviso ó el plazo convencional indicado en el warrant, las mercancías no son retiradas, la Compañía tendrá derecho,—después de prevenir al tenedor del warrant, ó en caso de no poder encontrársele, después de intimación publicada por tres veces con intervalos de siete días en los periódicos de la Compañía y expuesta en la Oficina de la Compañía y en la Bolsa, y de aviso al depositante,—para vender las mercancías luego de transcurrida una semana á contar del aviso ó de la última intimación. La venta deberá efectuarse de acuerdo con las disposiciones de los artículos 368 del Código de Comercio y 1233 y siguientes del Código Civil, (1) y podrá aplicarse al total de las mercancías ó sólo á una parte de ellas. Del producto de la venta, la Compañía se cobrará los gastos que afecten á las mercancías. El sobrante eventual se entregará á la Caja de ahorros de los empleados de la Compañía, si no fuera reclamado dentro del plazo de dos años por el tenedor del warrant.

---

(1) Citados en el § 19.

La Compañía deberá participar al tenedor del warrant, inmediamente si es posible, la venta de las mercancías.

10.—DISPOSICIONES GENERALES

§ 27

Está prohibido á los capataces de depósito atender ninguna clase de pedidos directos de los interesados, ya sean escritos ó verbales.

§ 28

La entrada á los depósitos sólo es permitida en virtud de una tarjeta de legitimación que deberá pedirse en la Oficina de Explotación.

Toda persona que utilice ó visite los depósitos, así como también los conductores, patrones y tripulantes de las lanchas ú otros vehículos estacionados junto á los depósitos, tendrán que obedecer estrictamente las indicaciones de los empleados de éstos. Los propietarios y conductores de los vehículos son responsables de las faltas de sus subordinados.

§ 29

No se darán informes sobre las mercancías depositadas, sino á los legítimos interesados.

§ 30

Se prohibe á los empleados y obreros de la Compañía, bajo pena de inmediata destitución, aceptar regalos ó propinas; así como ocuparse de comerciar en cualquier forma,—ya sea con mercancías, ya sea con embalajes, cajones, envases vacíos, residuos, etc.

§ 31

Tanto en los locales alquilados (§ 1) como en los depósitos generales, deberán observarse exactamente las disposiciones policiales contra incendios. (Véase más adelante).

A los empleados del Cuerpo de Bomberos y á los guardianes se les permitirá en todo tiempo la entrada á los almacenes y escritorios.

§ 32

Los patrones de lanchas y conductores de carros, y otros trabajadores que se ocupan de cargar y descargar mercancías, no deben estacionarse, durante este trabajo, debajo de las grúas.

11.—DISPOSICIONES FINALES

§ 33

La persona que alquila un local á la Compañía ó le entrega mercancías para depositar ó le confía un trabajo, se somete por ese hecho inmediatamente á todas las disposiciones del Reglamento y Tarifas en vigencia.

§ 34

La Compañía se reserva el derecho de introducir en cualquier tiempo, alteraciones en el Reglamento y Tarifa, previa aprobación del Senado de Hamburgo.

El Reglamento que antecede se aplica solamente á aquellos locales de la Compañía con respecto á los cuales no toma ésta á su cargo el seguro contra incendios de las mercancías. Para los otros locales existe un Reglamento distinto que no difiere del anterior sino en algunos detalles que vamos á indicar en seguida.

En el § 24, primer inciso, después de las palabras «se cobrará solamente medio mes», se ha agregado: «el derecho de seguro contra incendio se cobra, sin embargo, por un mes»; y en el segundo inciso del mismo §, después de las palabras «sin contar el de la recepción ni el de la entrega», se ha agregado: «y el derecho de seguros contra incendios no se cobrará por ese tiempo».

El seguro contra incendios, en la forma convenida entre la Compañía de Almacenes del Puerto Franco y las Compañías de seguros, se hace obligatorio para las mercancías depositadas.

Se establecen las siguientes disposiciones especiales referentes al seguro contra incendios:

La Compañía se encarga del seguro contra incendios sobre la base de las condiciones generales de la «Unión de las Compañías particulares de Seguro alemanas» y de las condiciones especiales contraídas en la póliza. Sin embargo, la Compañía no es directamente responsable, y debe ser considerada sólo como intermediaria entre el depositante y las Compañías de seguro. En caso

de incendio, no entrega al damnificado más que la compensación que ella misma recibe, de acuerdo con las condiciones de la póliza. Tampoco es responsable, la Compañía de Almacenes, de la pérdida que resultare (contra toda previsión) de la quiebra de una compañía aseguradora. En caso de ocurrir semejante pérdida, ésta sería repartida entre los depositantes damnificados por el incendio, en la proporción de sus derechos respectivos al total de indemnización fijado.

En caso de incendio, la Compañía hace con los aseguradores en nombre de los depositantes todos los arreglos necesarios, que son definitivos. Cada seguro empieza en el momento de la recepción de las mercancías y termina al ser retiradas éstas. Cuando se efectúan retiros parciales, se hace constar en el boleto de en trega el valor del seguro correspondiente á las mercancías retiradas. A falta de esta constancia, se aplica á las mercancías un valor de seguro aproximado, calculado sobre los datos del boleto de anuncio.

El seguro se computa mensualmente, desde el día de la recepción de las mercancías.

El premio (con la reserva de alteraciones futuras) es de 1/3 °/₀₀ mensual en el depósito del quai A, y de 1/2 °/₀₀ en los demás depósitos, redondeando la suma por aumento en múltiplos de 5 Pf., y con un mínimo de 20 Pf.

El certificado del seguro se reduce á la anotación correspondiente sobre el warrant.

Sólo á pedido del interesado, formulado por escrito se admiten alteraciones en el importe de la suma asegurada. Las rebajas entran en vigor después de terminado el mes corriente del seguro; pero los aumentos empiezan á contarse sin demora, á condición empero de que la suma máxima de que puede disponer la Compañía no sea excedida por el hecho del aumento. Si esa suma fuera excedida, el aumento pedido para la suma del seguro entra en vigor tan pronto como la Compañía consigue la ampliación solicitada del seguro, respecto de lo cual, informa al depositante á las 24 horas á más tardar. Si entonces hubiera que pagar premios mayores, el depositante paga también un premio correspondientemente mayor.

Se entrega gratuitamente una copia de la póliza al depositante que la solicite. Las condiciones de esa póliza obligan también al depositante.

Finalmente, los formularios de Boleto de Anuncio, de Boleto de Entrada y Warrant sufren pequeñas alteraciones para el caso del seguro contra incendio tomado por la Compañía: en el Boleto de Anuncio se agrega una columna para la indicación de la suma á asegurar, etc.; en el Warrant, la columna de devoluciones se sustituye por dos columnas destinadas respectivamente á la indicación de las alteraciones en la suma asegurada y á las alteraciones en la cantidad de las mercancías depositadas, etc. etc.

Anexo 1

COMPAÑÍA DE ALMACENES DEL PUERTO DE HAMBURGO

Contrato de arriendo

Entre la COMPAÑÍA DE ALMACENES DEL PUERTO FRANCO DE HAMBURGO como arrendadora, por una parte, y el señor .... como arrendatario, por otra, se ha celebrado hoy el siguiente contrato de arrendamiento:

§ 1

La Compañía de Almacenes del Puerto Franco de Hamburgo arrienda á .... los siguientes locales, situados en la manzana ...., á saber:

....

....

desde el día .... (por tiempo indefinido, con aviso anticipado de .... meses para desalojo, cuyo aviso no podrá darse sino un primer día de mes) por el plazo fijo de .... años, á saber, desde .... hasta .... y ulteriormente con aviso anticipado de un año, aviso que se dará en una de estas dos fechas: 1.º de abril, ó 1.º de octubre.

El arriendo por .... es de .... M. para los escritorios y de .... M. para los almacenes.

en total .... M.

(Con letras) .... marcos.

Además pagarán los arrendatarios .... marcos al año, que se cobrarán con el arriendo, por servicio de aguas corrientes, limpieza y alumbrado de los corredores, escaleras y water-closets, así como por calefacción para preservar contra el hielo el agua de las cañerías.

§ 2

El arriendo y las compensaciones por los servicios mencionados en el § 1 se pagarán por cuotas trimestrales de .... marcos en los siguientes días del año: 2 de enero, 1.° de abril, 1.° de julio y 1.° de octubre.

Si no se efectuó el pago puntual del arriendo y demás compensaciones en los plazos indicados, la Compañía tiene derecho,—además de poder tomar judicialmente otras medidas,—de pedir el desalojo de los locales arrendados, con cuatro semanas de aviso y en cualquiera de las fechas mencionadas.

§ 3

Se prohibe á los arrendatarios depositar en los locales arrendados, mercancías que por su naturaleza pudieran causar deterioros á otras mercancías depositadas en las proximidades, ó molestias á los arrendatarios vecinos. Tampoco se permitirá exceder la carga máxima sobre el piso, determinada por la Compañía.

Si se cometiera cualquier contravención á estas disposiciones, el arrendatario responderá de los perjuicios causados; además, la Compañía está autorizada para rescindir en seguida el contrato de arrendamiento, quedando el arrendatario obligado á pagar el total del arriendo y de las otras compensaciones enumeradas en el § 1 hasta el plazo más próximo de los fijados en este contrato para el aviso de desalojo.

En caso de que los arrendatarios desearan subarrendar los locales, en parte ó en totalidad, á terceros, se aplicarán las disposiciones del § 4 (número 4). Pero la Compañía se reserva el derecho de tomar para sí los locales en cuestión, por el tiempo que hubiera durado el arrendamiento y en las condiciones convenidas con ella en el contrato de arrendamiento. Los arrendatarios siguen siendo responsables por sus subarrendatarios, del cumplimiento de las condiciones legales ó escriturarias.

§ 4

Como los locales arrendados están edificados sobre una parte del territorio del puerto franco, territorio al cual se aplica el tratado adua-

nero de 25 de mayo de 1881 [1], los arrendatarios habrán de conformarse con todas las limitaciones que resultan de esa situación.

[Sigue la copia textual de las condiciones fijadas en el Reglamento, § 2].

§ 5

La Compañía se obliga á conservar en buen estado,—desde los puntos de vista de la construcción y de la resistencia,—durante todo el tiempo de este contrato, los locales arrendados, sus puertas, ventanas y cerraduras, y á entregar los locales para escritorio convenientemente decorados.

§ 6

En cambio, los arrendatarios se obligan á usar discretamente durante el tiempo de este contrato de los locales arrendados, cuyas deficiencias eventuales deberán señalar en el acto de ocuparlos. Durante ese tiempo cuidarán de que las construcciones no sufran deterioros, y darán aviso inmediatamente de los que adviertan, á la Compañía. En caso contrario, se obligan los arrendatarios á reembolsar á ésta de su peculio, todos los deterioros causados por culpa ó imprevisión de los mismos arrendatarios ó de sus empleados; así como también á no introducir en los locales arrendados ninguna alteración sin previo permiso de la Compañía y dejar, al tiempo de abandonarlos, todas las cosas en el mismo estado en que se hallaban al celebrar el contrato (salvo el desgaste natural). Las construcciones ó mejoras que realizare en los locales arrendados el arrendatario (ó la Compañía á costa de éste) quedarán de propiedad de la Compañía, y sin compensación alguna, al terminarse el arrendamiento; ó serán retiradas por cuenta del arrendatario,—según lo determine la Dirección de la Compañía. Esta disposición se aplica también á las cerraduras de seguridad y á los buzones.

§ 7

Los arrendatarios están obligados á utilizar el alumbrado eléctrico y la maquinaria elevatoria movida á fuerza hidráulica suministrada por la Compañía, á los precios de las tarifas aprobadas por el Senado. Toda diferencia que surja entre los arrendatarios respecto al uso de la maquinaria elevatoria será dirimida por la Dirección de la Compañía.

---

(1) Véase 2.° anexo.

§ 8

Donde la Compañía ponga á disposición de los arrendatarios instalaciones de calefacción central, cobrará una compensación que deberá convenirse en cada caso con los mismos arrendatarios.

§ 9

En los depósitos, está prohibido fumar ó dejar pipas ó cigarros encendidos, y emplear fuego ó luz sin la protección necesaria.

§ 10

Sólo con autorización de la Compañía, podrán los arrendatarios colocar sus letreros sobre los depósitos. La Compañía hará inscribir á costa de los arrendatarios, el nombre de éstos sobre las placas colocadas á la entrada de los locales arrendados.

§ 11

Al abandonar los locales alquilados, los arrendatarios devolverán á la Compañía todas las llaves, y le entregarán también, sin compensación, las que correspondan á las cerraduras de seguridad que ellos hubieren colocado.

§ 12

La jurisdicción para este contrato y para todas las cuestiones que él pudiere motivar, es Hamburgo; y se comprometen ambas partes contratantes, á someterse á la decisión de los tribunales de Hamburgo siempre que las vías judiciales no estén excluídas en virtud del § 4.

§ 13

El arrendatario pagará la mitad de los gastos de sellado para este contrato.

En fe de lo cual, etc., etc.

Hamburgo, ...

Anexo 2

CONDICIONES ESTABLECIDAS EN VIRTUD DEL TRATADO ADUANERO DE 25 DE MAYO DE 1881 Y Á LAS CUALES DEBEN SOMETERSE LOS SUBARRENDATARIOS.

Hallándose los locales arrendados, en terrenos que forman parte del territorio del puerto franco determinado por el tratado aduanero de 25 de mayo de 1881, los arrendatarios deberán someterse á todas las restricciones que resultan de esa circunstancia.

A ese respecto regirán, mientras no se provea otra cosa, las siguientes disposiciones:

[Sigue la copia textual de las disposiciones contenidas en el § 2 del Reglamento, con la sustitución de la palabra «subarrendatario» en vez de la palabra «arrendatario»; con supresión del primer inciso del número 4), y agregando antes del último inciso del número 3) lo siguiente: El subarrendatario no podrá subarrendar á su vez los locales que ocupa].

$\frac{\text{Reconozco}}{\text{Reconocemos}}$ por la presente, las disposiciones que anteceden y $\frac{\text{me}}{\text{nos}}$ $\frac{\text{obligo}}{\text{obligamos}}$ á cumplirlas. También $\frac{\text{declaro}}{\text{declaramos}}$ estar de acuerdo con las penas impuestas para el caso de contravenciones.

Hamburgo, ...

Firma del subarrendatario ....

La Compañía no toma á su cargo el seguro contra incendio

Anexo 3.

Compañía de Almacenes del Puerto Franco de Hamburgo

BOLETO DE ANUNCIO

N.° ....

Para depositar las mercancías siguientes

entregadas por [1] ....

Marca y número	Número y clase de los fardos	Contenido	Por buque desde	Peso bruto en kilg. (*)	OBSERVACIONES (si han de ser pesadas, sometidas á alguna manipulación, etc.)

(*) § 6 del Reglamento: En el boleto de anuncio se indicará el peso bruto total (aproximado, si no se conoce exactamente); así como el peso parcial de cada fardo, cuando exceda á 1,000 kilogramos. Si el peso no fuere indicado ó se indicare menor peso del verdadero, el depositante responderá de los perjuicios que de ello resultaren.

....

(Firma del interesado)

(1) *Indicar el modo de trasporte.*

Véase al dorso.

La Compañía no toma á su cargo el seguro contra incendio

Recibido el .... *Depósito* ....

Observaciones al recibir las mercancías:

Anexo 4.

Compañía de Almacenes del Puerto Franco de Hamburgo

N.º ....

Fol. ....

DEPÓSITO

WARRANT

sobre las mercancías indicadas á continuación

para el señor / los señores .... ó su orden.

Marca y número	Número y clase de los fardos	Contenido, según indicación del depositante	Peso bruto en kilogramos

Observaciones:

La relación legal que emana de este warrant está definida por el Reglamento de la Compañía, aprobado con fecha 13 de noviembre de 1900 por el Senado de Hamburgo.

El § 21 de dicho Reglamento, relativo á la responsabilidad de la Compañía, dice:

La Compañía responde de los perjuicios resultantes de la pérdida ó avería de las mercancías desde el momento de su recepción hasta el de su devolución, siempre que la pérdida ó la avería no se deba á fuerza mayor ni á la naturaleza misma de las mercancías, es decir, á su descomposición por agentes internos, á la evaporación ó volatilización, al rezumo ordinario, etc., ni pueda en fin explicarse por la insuficiencia del embalaje. Las deficiencias del embalaje que puedan notarse exteriormente, deberán indicarse en el warrant. La Compañía sólo responde de las indicaciones relativas á la especie de las mercancías, cuando ésta ha sido constatada por ella. Con ese fin, el warrant podrá contener la correspondiente declaración. LA COMPAÑÍA NO TOMA Á SU CARGO NINGÚN SEGURO CONTRA INCENDIOS, NI RESPONDE DE NINGUNA AVERÍA CAUSADA POR EL FUEGO, AUN CUANDO SEA IMPUTABLE Á SUS EMPLEADOS. La responsabilidad de la Compañía cesa completamente cuando el recibidor retira las mercancías sin hacer constatar por la Compañía ninguna avería ó pérdida experimentada por las mismas.

Véase al dorso.

Endosos:	Devoluciones:

Anexo 5.

Hamburgo, ...

BOLETO DE ENTREGA

Del $\frac{\textit{Warrant N.}^{o} \ldots\ldots}{\textit{Boleto de reserva N.}^{o} \ldots\ldots}$ **Z,** *block* ...., *se entregarán* $\frac{\textit{pesándolas antes}}{\textit{sin pesarlas antes}}$

á .... *del lote* .... *las siguientes mercancías* ....

Firmado: ....

á la **Compañía de Almacenes del Puerto Franco de Hamburgo.**

Anexo 6.

Compañía de Almacenes del Puerto Franco de Hamburgo

BOLETO DE RESERVA

Bajo el N.º .... **Z,** *en el Depósito N.º* ...., *Lote,* ....

quedan reservadas para $\frac{\textit{el señor}}{\textit{los señores}}$ .... *las siguientes mercancías:*

....

....

marcadas: ....

NOTA.—Este boleto no adquiere validez hasta recibir el sello del block.
El alquiler del depósito corre desde la recepción de las mercancías.

Véase al dorso.

Deducciones

Nota. — Antes de retirar las mercancías ó al solicitar la expedición de un warrant, deberá presentarse este boleto á la Oficina de Explotación.

Sección IV.—Disposiciones policiales contra incendios

A—ORDENANZA DESTINADA Á PREVENIR INCENDIOS EN LOS ALMACENES DE LA PARTE NORTE DEL TERRITORIO DEL PUERTO FRANCO

Habiendo sido aprobadas por el Senado de acuerdo con la representación popular (*Bürgerschaft*) las siguientes disposiciones policiales para prevenir incendios en los almacenes del distrito Norte del puerto franco, el Senado las promulga por medio de la presente publicación:

a) Alumbrado

Como luz fija, sólo podrá usarse la luz eléctrica incandescente ó el gas conducido por las cañerías de la ciudad.

Para las instalaciones de luz eléctrica incandescente, su modificación ó ampliación, se observarán las siguientes condiciones generales de precaución, además de las particulares que pueda dictar para los casos especiales la Policía de Construcciones.

Todo ocupante de un local arrendado provisto de luz eléctrica está en el deber de informarse exactamente, antes de empezar á emplear la luz, de los detalles de la instalación, y especialmente de la posición de los conductores, conmutadores de seguridad, aparatos de interrupción, etc.

Los alambres conductores colocados libremente sobre los techos ó paredes, deben ser protegidos contra toda causa exterior de deterioro; si, con todo, ocurriera alguno en esos conductores, la sección correspondiente del conductor será en seguida puesta fuera de servicio, mediante la apertura del interruptor ó del conmutador de seguridad, y se dará inmediato aviso del hecho á la Administración de los Almacenes del puerto franco ó á la Guardia de Incendios.

Las alteraciones que se deseen en los conductores ó en las lámparas, sólo podrán ser llevadas á cabo por los empleados técnicos de la Administración de Almacenes exclusivamente; á menos de tratarse de instalaciones no servidas por la estación central de dicha Administración.

Cada noche, después de terminado el tiempo de trabajo en los depósitos arrendados, se cortará la entrada de la corriente eléctrica, abriendo el interruptor principal, colocado generalmente delante del contador.

La aplicación de la corriente eléctrica á otro objeto que el de iluminación por medio de lámparas de incandescencia, está sujeta á la autorización previa de la Policía de Construcciones. [.....]

Sólo podrán encenderse luces transportables, dentro de los depósitos, á condición de emplear linternas esféricas completamente cerradas y protegidas por un tejido de alambre, de acuerdo con el modelo autorizado por la Policía.

El uso de luces transportables abiertas. entre las cuales deben incluirse también las lámparas sin cierre de linterna, está prohibido en los depósitos y talleres, salvo en el caso de permiso especial de la Policía de Construcciones.

Podrán emplearse como combustibles para el alumbrado (fuera de donde haya gas y junto con la luz eléctrica) únicamente el aceite animal y las bujías que consuman completamente el pábilo.

El petróleo y los productos de su destilación (nafta, éter, bencina, gasolina, etc.), así como otros materiales análogos fácilmente inflamables, no se utilizarán como combustible, ni en los depósitos, ni en los escritorios.

b) Calefacción

Además de las disposiciones legales á que están sometidas en general las instalaciones de calefacción central, regirán para los edificios de la Compañía las siguientes:

Cuando se proyecte una instalación nueva ó modificaciones en una instalación ya existente, antes de ejecutar las obras se presentarán á la Policía de Construcciones los planos del proyecto. Las indicaciones oficiales que se hagan entonces, obligarán á todos los que intervengan en la construcción, vigilancia, uso y conservación de las instalaciones.

La instalación nueva de un hogar, estufa, chimenea, etc., ó el trasporte de las ya existentes á otro lugar sin previa autorización de la Policía de Construcciones, serán castigados, conforme al Código Penal, con multas de hasta 60 marcos ó prisión de hasta 14 días.

La construcción de un hogar ó estufa para sustituir á otro hogar ó estufa más pequeños, así como la sustitución de una instalación de calefacción ó cocina por otra de diferente clase, será considerada como construcción nueva, y requerirá por consiguiente la autorización previa de la Policía de Construcciones. [.....]

El empleo de estufas de gas trasportables es permitido sólo con autorización policial, que será solicitada por escrito en cada caso.

La persona que no tome las precauciones necesarias para conservar en condiciones de seguridad los hogares instalados en el local que ocupa (tanto desde el punto de vista de la solidez como de la inmunidad contra el fuego), ó descuide hacer efectuar en tiempo oportuno el deshollinamiento de los cañones de chimenea, incurre, conforme al Código Penal, en una multa de hasta 60 marcos ó prisión de hasta 14 días. [.....]

La compuerta de limpieza de las chimeneas ha de ser fácilmente accesible en todo tiempo; se evitará, por consiguiente, colocar delante de ella muebles, fardos de mercancías, etc.

Si el hollín que proviene de la limpieza de las chimeneas no se hace pasar inmediatamente al alcantarillado, será obligatorio encerrarlo en recipientes metálicos, luego de terminada la limpieza, y llevarlo en el día fuera del local.

El combustible no podrá ser depositado en las mansardas, ni tampoco en los pisos de los depósitos de mercancías mezclado con éstas. Los depósitos para grandes cantidades de combustible serán de paredes macisas, ó de armazones cubiertos de fábrica y revoque, ó de paredes incombustibles (sistema Rabitz), y provistos de techo revocado. Pueden guardarse cantidades pequeñas en recipientes de hierro. Los materiales empleados para encender el combustible serán siempre conservados en recipientes de hierro.

También se guardarán en recipientes de hierro, herméticamente cerrados, las cenizas y residuos de la combustión. Estos recipientes se vaciarán diariamente en los carros de limpieza pública. Se prohibe colocar sobre el piso,—en los depósitos de mercancías ó en los locales destinados á guardar el combustible,—los recipientes de cenizas no vaciados aún de su contenido.

c) *Materias inflamables*

Está absolutamente prohibido el uso de los depósitos para guardar mercancías inflamables ó explosivas, así como petróleo, aguarrás, alquitrán, pez, resina, galipodio, azufre y flor de azufre, cal viva, cáñamo, filástica, estopa, lino, yute y algodón en bruto. Si tales mercancías fueran llevadas á los depósitos bajo falsa denominación, el depositante será responsable de todos los perjuicios que de ello resultaren.

d) *Instalaciones industriales*

Toda construcción ó modificación de instalaciones industriales será objeto de un aviso á la Policía de Construcciones. Esta, al autorizar tal construcción ó modificación, dará las instrucciones necesarias para que la obra y su explotación estén al abrigo de todo peligro de incendio. En cuanto á las industrias que ofrecen á este respecto un peligro especial, su instalación está absolutamente prohibida.

e) *Otras disposiciones*

Está prohibido fumar en los depósitos, graneros y talleres, ó andar con pipas, cigarros ó cigarrillos encendidos. Sobre cada puerta de entrada á esos locales, se colocará un cartel con dicha prohibición.

Los residuos, basuras, etc., provenientes de la limpieza, no permanecerán más de 24 horas dentro de los depósitos; deberán llevarlos cada día los carros de limpieza pública.

El papel, la paja y otros objetos ó substancias combustibles destinados al embalaje de mercancías, no deben depositarse junto con éstas; sino conservarse en cajones cerrados ó en locales separados.

La colocación de mercancías en los espacios y locales destinados á depósito de las mismas, deberá efectuarse de modo que en la proximidad de las puertas ó ventanas haya siempre un pasaje de 0 85 m de ancho y que dichas aberturas no queden obstruídas por fardos ó cajones, etc.

Las escaleras y los descansos estarán siempre libres para el tránsito; no se colocarán, pues, sobre ellos fardos, sacos, cajones, toneles, etc.

La división de los locales por medio de tabiques de madera, no podrá realizarse sin permiso especial de las autoridades policiales.

Cualquier deterioro causado á los aparatos contra incendio y especialmente á los hidrantes de alta presión, á las cañerías ordinarias de aguas corrientes, á los extinguidores, mangas, telégrafos de incendio, etc., así como el uso indebido de esos aparatos, será castigado de acuerdo con el Código Penal.

f) Vigilancia

La vigilancia estará á cargo de un piquete de guardia, formado con personal del Cuerpo de Bomberos, que recibirá instrucciones del Jefe de este Cuerpo.

A la vez funcionará una patrulla de vigilantes, especialmente destinada á los depósitos y almacenes de la Compañía, formada por ésta é instruída y controlada por la Dirección de la Compañía.

Todos los arrendatarios y ocupantes de los almacenes situados en el distrito Norte del puerto franco, están obligados á permitir que el personal del piquete de guardia del Cuerpo de Bomberos y el personal de vigilantes particulares de la Compañía, siempre que se trate de locales pertenecientes á ésta, entren en dichos locales y los inspeccionen en cuanto se relacione con la prevención de incendios.

g) Disposición penal general

Toda contravención á estas disposiciones será castigada,—sin perjuicio de otras responsabilidades civiles ó penales,—con multas de hasta 60 marcos ó prisión de hasta catorce días.

Dado en la asamblea del Senado de Hamburgo, 4 de enero de 1889.

A los materiales enumerados en la letra *c)* se han agregado posteriormente los siguientes:

Cerillas fosfóricas, aun cuando vengan embaladas en cajas de lata, cartuchos metálicos cargados, *fire crackers,* acetileno líquido, carburo de calcio, perclorato, cola de calafate, etc.

B.—OTRAS DISPOSICIONES POLICIALES PARA PREVENIR INCENDIOS

Se prohibe encender cerillas ó pajuelas en el interior de los almacenes. Las luces de linterna sólo podrán encenderse ó apagarse en las escaleras de aquéllos.

Solamente con previo aviso á la guardia de Bomberos se permitirá ejecutar trabajos de soldadura.

Las estufas de soldador deben estar encerradas, mientras se emplean, en una caja de palastro cuyas paredes no tendrán menos de 30 cm de altura; y serán mantenidas á una distancia mínima de 1 m de las mercancías, cajones, etc. Durante el trabajo, se tendrá á mano constantemente un balde lleno de agua.

Toda contravención será castigada,—si las leyes vigentes no imponen una pena mayor,—con multas de hasta 36 marcos.

Hamburgo, 20 de diciembre de 1899.

Se prohibe tener en depósito, ó usar, colores que contengan sustancias fácilmente inflamables (alcohol, nafta, bencina, aguarrás, etc.).

La prohibición anterior no se aplica al caso de empleo de pequeñas cantidades de estas substancias para pintar parte de los edificios ó de las instalaciones; pero el guardar en depósito colores que las contengan, aunque sea en pequeña cantidad, sólo será permitido con previa autorización de la Policía.

Las infracciones se castigarán,—si las leyes vigentes no imponen penas todavía mayores,—con multas de hasta 36 marcos.

Hamburgo, 21 de septiembre de 1900.

CAPÍTULO V

PUERTO DE HAMBURGO

(CONCLUSIÓN)

Tarifas

Se han indicado ya en las páginas precedentes, algunos de los derechos que se cobran en el puerto de Hamburgo:

Sobre el derecho de Capitán de puerto, véase § 37 de la Ley general del Puerto.

Sobre los derechos por el uso de las instalaciones de los quais (incluyendo galpones, básculas, grúas, etc.), véanse los artículos 22-30 de la Ordenanza relativa á la Explotación y Tarifas de los quais.

Respecto de los derechos cobrados por el transporte de mercancías sobre las vías férreas del puerto, por carga y descarga de vagones (en el tráfico con los diversos ferrocarriles que desembocan en Hamburgo), así como por el uso del galpón de agrupación y distribución, véanse los artículos 12, 13 y 14 de la Ordenanza relativa á los ferrocarriles en conexión con los quais.

Finalmente, el artículo 9.º de la Ley relativa á las declaraciones para la Estadística de Navegación y Comercio del Puerto Franco (12 de octubre 1888, 19 de diciembre 1890, 30 de diciembre 1895 y 12 de mayo 1902), fija, como hemos visto, un pequeño derecho sobre el valor declarado de las mercancías importadas en el puerto franco ó exportadas de él.

Ahora, sólo nos falta indicar los derechos de tonelaje y pilotaje para los buques, y las tarifas de estivadores y de depósito para las principales mercancías.

A.—Derechos de tonelaje

LEY RELATIVA AL COBRO DE UN DERECHO DE TONELAJE EN HAMBURGO Y CUXHAVEN (DE 12 FEBRERO DE 1902)

El Senado, etc.

§ 1

Se cobrará un derecho de tonelaje á todos los buques de tráfico marítimo que llegan á Hamburgo ó á Cuxhaven.

Este derecho se contará sobre la capacidad neta del buque. Con la reserva de las exoneraciones y rebajas establecidas en el § 2, el importe del derecho será de 10 Pf. por metro cúbico para aquellos buques que se hayan provisto antes del 1.º de julio de 1895 de un certificado de arqueo según el sistema alemán, y de 12 Pf. para todos los demás buques.

§ 2

Se cobrará la mitad del derecho de tonelaje:

1) á los buques cargados exclusivamente de mercancías ponderosas de poco valor (el Senado fijará por decreto las mercancías que entran en esta categoría); [1]
2) á los buques cuya capacidad neta no exceda á 120 metros cúbicos;
3) á los buques que no vienen del mar, cuando salen cargados para hacerse á la mar;
4) á los buques que llegan del mar en lastre, cuando salen cargados para hacerse á la mar;
5) á los buques que han tomado su cargamento en puertos alemanes, cuando descargan en Hamburgo ó Cuxhaven.

§ 3

Están exonerados del pago de derecho de tonelaje:

1) los buques que no vienen del mar, cuando se hacen á la mar en lastre, ó cuando no parten en viaje por mar;
2) los buques que llegan del mar en lastre, cuando se hacen á la mar en lastre también, ó cuando no parten en viaje por mar;

(1) Véase más adelante el decreto respectivo.

3) los buques que han sido reconstruídos en el territorio de Hamburgo, para el viaje de vuelta desde el puerto de destino de su primer viaje de ida;
4) los buques que traen como único cargamento animales de mar cogidos por la tripulación, ó productos de esos mismos animales, preparados á bordo, siempre que dichos buques hayan salido expresamente equipados para tal objeto;
5) los buques que entran en el puerto para reparar averías originadas por los hielos, el mal tiempo ú otra causa de fuerza mayor, ó para completar su provisión de carbón, cuando parten con el mismo cargamento que traían;
6) los buques que vienen de los baños de mar del Norte de Alemania y sólo traen á bordo pasajeros y sus equipajes;
7) los buques que,—antes de emprender viaje á su puerto de destino,—han hecho primero un viaje á otro puerto, para tomar una parte de su cargamento, y pasan otra vez por Hamburgo pero sin desembarcar dicha parte de su cargamento;
8) los buques que han pagado el derecho de tonelaje en Hamburgo ó Cuxhaven, cuando llegan al otro puerto sin haber estado en el mar en ese intervalo.

§ 4

El cobro y control del derecho de tonelaje corresponde á la Diputación de Impuestos Indirectos.

Las informaciones falsas relativas al cargamento, la procedencia ó destino del buque,—si ellas pueden tener por resultado una disminución del derecho de tonelaje,—así como la inobservancia de los procedimientos establecidos para el control por la Diputación, se castigarán con multas de hasta 50 marcos.

§ 5

Esta ley entrará en vigencia en la fecha que el Senado determinará. (1) Las disposiciones vigentes relativas al derecho de tonelaje quedarán derogadas en la misma fecha.

Dado en la sesión del Senado, de 12 de febrero de 1902.

---

(1) Véase el segundo de los decretos que siguen.

DECRETO RELATIVO Á LA REDUCCIÓN DEL DERECHO DE TONELAJE PARA LOS BUQUES CUYO CARGAMENTO SE COMPONE DE MERCANCÍAS PONDEROSAS.

En virtud del § 2, inciso 1.°, de la ley relativa al cobro de un derecho de tonelaje en Hamburgo y Cuxhaven (de 12 de febrero del corriente año), el Senado, de acuerdo con la Comisión de la Asamblea Popular, ha resuelto que, para los buques que no han cargado más mercancías que las indicadas á continuación, sólo se cobrará la mitad del derecho de tonelaje:

Carbón de piedra y de coke;
Madera de construcción ó en rollizos;
Piedra de todas clases, incluyendo también la groseramente trabajada, la de construcción y la de pavimentación;
Tejas, baldosas y pizarras;
Cemento, cal, yeso, creta;
Arena, arcilla;
Mineral de hierro;
Hielo;
Ganado para consumo;
Arenques;
Corteza de encina y casca;
Botellas vacías.

La fecha en que ha de entrar en vigencia la ley citada y el presente decreto se fijará más tarde por el Senado y se mandará publicar.

Dado en la sesión del Senado de 12 de marzo de 1902.

DECRETO SOBRE LA VIGENCIA DE LA LEY DEL 12 DE FEBRERO DE 1902, RELATIVA, ETC.

El Senado resuelve que la ley de 12 de febrero de 1902 relativa al cobro de un derecho de tonelaje en Hamburgo y Cuxhaven, entrará en vigencia el 1.° de junio del corriente año.

Dado etc., 14 de mayo de 1902.

B.— PILOTAJE

El Estado no cobra impuesto de pilotaje á los buques que salen de Hamburgo ni á los buques que vienen de mar afuera, cuando su capacidad es de menos de 135 toneladas de registro (382,3 metros cúbicos). Todos los otros buques están obligados á pagar un impuesto de pilotaje, desde que entran en el Elba pasando por frente al pontón de pilotos que está anclado en el punto de la desembocadura cuyas coordenadas geográficas son: latitud, 53°59'42" N. y longitud, 8°23'12" E. de Greenwich. No están, sin embargo, obligados á tomar piloto. No siendo, pues, compulsorio el pilotaje, los armadores del buque son siempre responsables de todo perjuicio causado, aun en el caso de ser reconocido culpable de dicho perjuicio el piloto del Estado á cargo del buque.

La señal que debe hacer el buque para obtener piloto consiste, si es de noche, en mostrar una linterna debajo del bauprés, ó en presentar una luz azul, y, si es de día, en izar una bandera en el tope del trinquete.

Los pilotos del Estado conducen, pues, las embarcaciones desde la desembocadura del Elba; pero abandonan el buque en la estación de pilotaje llamada Bösch, en la ribera derecha del Elba (53°53'29" N., 8°14'4" E. de Greenwich).

Desde la estación Bösch hasta Hamburgo, los buques no tienen que pagar más impuesto de pilotaje, y si necesitan ó desean un piloto, lo toman en esa estación y le pagan á precio convencional. Como el pilotaje de Bösch á Hamburgo tampoco es obligatorio, los armadores son responsables de todo perjuicio causado por el buque. En caso de que, por falta del piloto contratado en Bösch, el buque fuera encallado ó pasara sobre una boya, etc., los gastos que ese accidente ocasionare al buque podrán descontarse del importe del trabajo del piloto, á menos que éste demuestre su inculpabilidad en el accidente. El pilotaje de Bösch á Hamburgo cuesta aproximadamente 3.60 M. por cada pie de calado del buque.

El pilotaje de Hamburgo al mar tampoco está sujeto á tarifa oficial. Generalmente se cobran,—no habiendo hielo en el río,— los precios siguientes:

Para buques de	500 á	1,000	toneladas	de	50	M.	á	70	M.
» »	»	1,000 »	2,000	»	» 70	»	»	90	»
» »	»	2,000 »	4,000	»	» 80	»	»	100	»
» »	»	4,000 »	6,000	»	» 100	»	»	140	»

Los buques de mayor tonelaje pagan en proporción.

La tarifa de pilotaje para los pilotos del Estado ha sido establecida por una Ordenanza del Senado de Hamburgo de 5 de mayo de 1893.

Esa Ordenanza contiene las siguientes disposiciones principales:

Todos los buques que se sirven de un piloto del Estado ó que están obligados á pagar el impuesto de pilotaje, abonan este impuesto sin distinción del cargamento que llevan.

El impuesto varía, de acuerdo con la tabla anexa, según el calado en decímetros del buque, y según la época del año (tarifa de verano y tarifa de invierno); la tarifa de verano se aplica desde el 1.º de abril hasta el 30 de septiembre; la otra, durante el resto del año.

El impuesto se calcula de acuerdo con las siguientes reglas:

1) En el número de decímetros del calado, la última fracción de decímetro se cuenta por un decímetro entero. El minimum de impuesto que se cobra es de 25 M.
2) En cambio del pago del impuesto, los buques tienen derecho á ser piloteados desde el lugar de mar afuera ó de la embocadura del Elba en que subió á bordo el piloto, hasta la estación Bösch ó hasta frente á Glückstadt, ó hasta un puerto situado sobre el Elba aguas abajo de Glückstadt.
3) Sobre las sumas que resultan de la tabla anexa se hacen en los siguientes casos las rebajas que á continuación se indican:

25 % cuando los buques van hasta Cuxhaven solamente;

75 % cuando los buques no pueden obtener un piloto sino al llegar á Cuxhaven;

50 % cuando los buques vienen sin cargamento ó en lastre; se entiende por lastre: arena, tierra, guijarros, piedras brutas y agua, en cuanto estas substancias no sirvan más que para dar al buque la estabilidad necesaria;

10 % por cada viaje que el mismo buque, bajo la dirección de un piloto del Estado de la estación de Cuxhaven, hace después del duodécimo en el curso del año de calendario;

20 % por cada viaje que el mismo buque, bajo la dirección de un piloto del Estado de la estación de Cuxhaven, hace después del vigésimocuarto en el curso del año de calendario;

30 % por cada viaje que el mismo buque, bajo la dirección de un piloto del Estado de la estación de Cuxhaven, hace después del trigésimosexto en el curso del año de calendario;

4) Sobre las sumas que resultan de la tabla anexa se hará un aumento de:

50 % cuando se emplee el piloto del Estado para dirigir el buque hasta un puerto del Elba situado aguas arriba de Glückstadt.

5) Los trenes de remolque compuestos de varias embarcaciones de trasbordo sometidas al impuesto de pilotaje, sólo necesitan un piloto, y pagan el impuesto que corresponda á la embarcación de mayor calado.

6) La cuenta del impuesto de pilotaje, será preparada en cada caso por la Inspección de Marina (*Marine-Inspectorat*) y presentada por ella á la persona que deba pagarla. Esta última tiene la obligación de solicitar de la Inspección de Marina las rebajas correspondientes después del duodécimo, vigésimocuarto y trigésimosexto viaje anual. Las reclamaciones contra la cuenta presentada sólo pueden tomarse en consideración, cuando se produzcan antes de transcurridos los primeros catorce días del mes de calendario que sigue á aquel en que el piloto condujo el buque en cuestión.

TABLA ANEXA Á LA ORDENANZA DE 5 DE MAYO DE 1893

CALADO	TARIFA DE VERANO	TARIFA DE INVIERNO	CALADO	TARIFA DE VERANO	TARIFA DE INVIERNO
Decim.	M	M	Decim.	M	M
10	25	35			
11	26	36	51	121	163
12	27	37	52	127	171
13	28	38	53	133	179
14	29	39	54	139	187
15	30	40	55	145	195
16	31	41	56	152	204
17	32	42	57	159	213
18	33	43	58	166	222
19	34	44	59	173	231
20	35	45	60	180	240
21	36	47	61	187	250
22	37	49	62	194	260
23	38	51	63	201	270
24	39	53	64	208	280
25	40	55	65	215	290
26	41	57	66	221	298
27	42	59	67	227	306
28	43	61	68	233	314
29	44	63	69	239	322
30	45	65	70	245	330
31	47	68	71	250	337
32	49	71	72	255	344
33	51	74	73	260	351
34	53	77	74	265	357
35	55	80	75	270	364
36	58	84	76	274	370
37	61	88	77	278	376
38	64	92	78	282	382
39	67	96	79	286	388
40	70	100	80	290	394
41	74	105	81	293	399
42	78	110	82	296	404
43	82	115	83	299	409
44	86	120	84	302	414
45	90	125	85	305	419
46	95	131	86	308	423
47	100	137	87	311	427
48	105	143	88	314	431
49	110	149	89	317	435
50	115	155	90	320	439

C.—Costo de carga y descarga

Damos á continuación un extracto de la tarifa oficial de la Unión de Estivadores, tarifa vigente desde enero de 1898:

CARGA

Buques á vela:

	M.	Pf.
Embarcar y estivar mercancías en general, por metro cúbico	0	75
Embarcar cargamentos de sal, por 1,000 kg. . .	0	65
» ladrillos refractarios, por 1,000 piezas .	4	50
» ladrillos ordinarios, por 1,000 piezas .	3	50
» tejas, por 1,000 kg.	0	90
» recortes de hierro, por 1,000 kg. . .	0	80
» rieles, hierro en barras, por 1,000 kg. .	0	80

Vapores:

	M.	Pf.
Cargamento para América, por 1,000 kg.	0	60

DESCARGA

Buques á vela:

	M.	Pf.
Arroz, por 1,000 kg.	0	60
Guano, por 1,000 kg.	1	25
Quebracho, por 1,000 kg.	1	10
Café, por 1,000 kg.	0	60
Toda clase de granos y legumbres, por 1,000 kg. . .	0	70
Cueros salados y pieles, por 1,000 piezas	21	00
Ceniza de huesos, por 1,000 kg.	1	00
Substancias empleadas en curtiduría, por 1,000 kg. .	1	10
Lana de Australia y del Cabo, por fardo	0	30

Nota.—Los precios anteriores incluyen el trabajo de poner lista la bodega para la carga ó el lastre.

Vapores:

	M.	Pf.
Granos (con excepción de avena) y legumbres, por 1,000 kg.	0	60
Avena, por 1,000 kg.	0	70
Arroz, por 1,000	0	50
Carga proveniente de América, desembarcada en el puerto:		
a) Mercancías en fardos, por 1,000 kg.	0	65
b) Tocino, aceite, etc., por 1,000 kg.	0	75
c) Madera, por 1,000 kg.	1	00
Carga proveniente de América, desembarcada en los quais:		
Tocino, aceite, etc., por 1,000 kg.	0	50
Madera, por 1,000 kg.	0	70
Fosfatos, etc., por 1,000 kg.	0	65
Cargas provenientes de Bombay y Calcuta:		
Desembarcadas en el puerto, por tonelada de manifiesto	0	65
Desembarcadas en los quais, por tonelada de manifiesto	0	40
Madera de Suecia, vigas y tablones, por 165 pies cúbicos	2	50
Quebracho, por 1,000 kg.	0	85
Lana de Australia, por cada 5 fardos	0	45
Lana del Río de la Plata, por fardo	0	25

NOTA.—Cuando el desembarco se lleva á cabo á lo largo de los quais, los precios antedichos comprenden todos los recargos por razón de trabajo á horas extraordinarias ó en días festivos.

Los artículos no mencionados en la tarifa están sujetos á precios convencionales Se entiende que el buque suministra los cables ó cuerdas necesarias. La tarifa no comprende el premio del seguro contra accidentes de que fueren víctimas los operarios; seguro que debe pagarse aparte, é importa 10 M. hasta 1,000 toneladas de registro neto y 20 M. pasando de 1,000 toneladas.

D.—Otros gastos

En el cuadro que va á continuación [1] puede verse una lista completa de los desembolsos de un buque en el puerto de Hamburgo, para los casos siguientes:

A. Vapor de 900 toneladas; desembarca recortes de hierro, embarca carga general.
B. » de 950 toneladas; desembarca recortes de hierro, sale en lastre.
C. » de 1,000 toneladas; desembarca carbón, embarca puntales de mina.
D. » de 1,050 toneladas; desembarca carbón, sale en lastre.
E. » de 1,400 toneladas; llega en lastre, sale con carga general.
F. » de 2,200 toneladas; llega de un punto del Mar Negro, con granos; sale en lastre.
G. » de 3,200 toneladas; llega de Florida, con fosfatos; sale en lastre.
H. » de 3,800 toneladas; llega de Azof, con granos; sale en lastre.
I » de 3,950 toneladas; llega del Golfo de Méjico, con pino de tea; sale en lastre.
J. » de 4,100 toneladas; llega del Golfo de Méjico, con pino de tea; sale para Estados Unidos, con cargamento de sal.
K. » de 4,350 toneladas; llega del Golfo de Méjico, con pino de tea; sale en lastre.
L. » de 4,800 toneladas; llega de Nueva Escocia, con granos; sale en lastre.
M. » de 5,500 toneladas; llega del Golfo de Méjico, con granos; sale en lastre.

(1) Tomado del manual de Urquhart, 11.ª edición (1904).

GASTOS EN EL PUERTO DE HAMBURGO

	A.	B.	C.	D.	E.	F.	G.	H.	I.	J.	K.	L.	M.
	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.	M. Pf.
Pilotaje de entrada	187 80	192 70	156 05	162 19	87 65	217 55	276 80	322 45	287 45	352 10	300 00	292 05	364 05
Pilotaje de salida.	60 00	70 00	60 00	70 00	71 40	80 00	81 60	106 50	122 40	100 00	140 00	81 60	153 00
Piloto del puerto y botero. .	—	10 00	—	10 00	15 00	30 00	20 00	20 00	35 00	20 00	30 00	30 00	30 00
Derecho de Capitán de puerto	25 00	25 00	25 00	25 00	—	25 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00	30 00
Remolque	40 00	40 00	40 00	40 00	40 00	120 00	81 60	160 00	163 20	122 00	81 60	120 00	163 20
Derecho de tonelaje	87 42	172 57	80 76	82 12	106 14	319 10	547 92	638 85	652 32	673 12	660 24	718 56	709 80
Tarjeador (medir y pesar la carga)	—	—	—	—	—	114 75	204 75	336 40	358 20	422 00	349 70	236 00	295 10
Estivadores	1,902 80	618 00	1,753 42	746 39	1,409 40	1,233 10	2,398 50	2,576 60	3,104 00	5,210 00	2,574 50	2,916 40	2,705 55
Inspectores de aduana . . .	—	—	—	—	—	20 00	20 00	20 00	—	20 00	20 00	60 00	20 00
Avisos.	7 80	—	—	—	—	—	16 50	13 30	10 70	27 40	28 80	13 30	37 95
Derechos de consulado . . .	11 20	27 80	17 00	—	2 60	12 30	1 25	12 75	137 32	92 12	10 25	12 50	10 25
	2,322 02	1,156 07	2,132 23	1,135 70	1,732 19	2,171 80	3,687 92	4,236 85	4,900 59	7,068 74	4,225 09	4,510 41	4,518 90

Nota.—Para los buques que descargan en los quais hay que agregar los derechos de quai.

E.—Reglamento y tarifa de las grúas y balanzas pertenecientes al Estado (28 de octurre de 1892)

La Diputación de Navegación y Comercio fija las horas del día durante las cuales están disponibles las grúas y balanzas para el público, así como el maximum de carga para cada grúa y balanza y todas las demás condiciones de la explotación y empleo de dichos aparatos.

Para el cálculo de los derechos que deben pagar los interesados en cada caso, sirve de base la tarifa que va á continuación. El capataz de la grúa cobra los derechos correspondientes y da el recibo en duplicado por su importe.

La fuerza motriz, la provee el Estado para las grúas de la clase B de la tarifa, y, para las otras grúas, el interesado, que suministrará entonces los obreros necesarios para la provisión de dicha fuerza. En todos los casos corre por cuenta de los interesados el descargar los objetos y atarlos á la grúa.

El Estado declina toda responsabilidad por los perjuicios de cualquier naturaleza que se produzcan, á causa de la ruptura de las grúas, cadenas, ganchos ú otra parte del mecanismo, ó de la fijación imperfecta de la carga, etc. Al contrario, el Estado se reserva el derecho de exigir de los que usen sus grúas una indemnización en caso de sufrir las mismas alguna avería, por culpa de ellos. La indemnización se exigirá especialmente cuando el peso indicado no fuera el verdadero, ó cuando la carga haya sido sujetada al gancho de la grúa sin intervención del capataz ó desoyendo sus indicaciones.

El uso de las balanzas que se encuentran en la proximidad de algunas grúas, se limita al fin de obtener del capataz de la grúa la indicación del peso; todos los demás trabajos necesarios para ese fin, como el de colocar las mercancías sobre la balanza y retirarlas después de efectuada la pesada, corresponden al interesado. La indicación del peso se efectúa con un error máximo de 3 %. El capataz está obligado á expedir un certificado de la pesada, firmado y sellado, en doble ejemplar.

Toda desobediencia á las órdenes expresas del capataz de grúa

durante el uso de una grúa ó balanza, se castiga con multa de hasta 60 M., ó prisión equivalente, además del pago de las indemnizaciones por los perjuicios que tal desobediencia hubiere causado.

Estas disposiciones no se aplican á las grúas y balanzas de las Administraciones de la Aduana, de los Quais, de los Mataderos, etc.

TARIFA

Número corriente	*Trabajo*	Derecho en Pf. Clase A sin provisión de la fuerza motriz.	Derecho en Pf. Clase B con provisión de la fuerza motriz.	*Observaciones*
	I. Por levantar mercancías en cantidad	Pf.	Pf.	*á I.* Sólo se aplica para cantidades de más de 3,000 kg., siempre que no se halle en el total ninguna pieza que pese más de 1,000 kg. Toda fracción de 100 kg. se cuenta por 100 kg. Derecho mínimo: 1,50 M para la clase A y 3 M para la B.
1	Por cada 100 kg . . .	3	7	
	II. Por levantar fardos separados			*á II.* Toda fracción de 100 kg. se cuenta por 100 kg. Derecho mínimo para la clase A: 30 Pf. Cuando se trata de levantar pesos de hasta 1.500 kg. con grúas de mano de la clase B de la Tarifa, para lo cual se necesita en cada caso el consentimiento del capataz de grúa, el derecho mínimo es de 1.50 M.
2	Para cargas de hasta 5,000 kg., por cada 100 kg.	5	10	
3	Para cargas de 5,001 á 10,000 kg, por cada 100 kg.	—	15	
4	Para cargas de 10,001 á 15,000 kg., por cada 100 kg	—	25	
	III. Por uso de la balanza			*á III.* Derecho mínimo: 10 Pf. Por los certificados de pesada expedidos en doble ejemplar, no se cobra derecho especial.
5	(Además del derecho de grúa, si ésta se emplea para la pesada) por cada 100 kg	3	3	
6	Por expedición de un tercer (ó ulterior) certificado de pesada	50	50	

F.—Tarifas de la Compañía General de Almacenes de Hamburgo

a. Derechos por tomar, depositar, entregar y pesar mercancías

1) Tomar y depositar; por	100 kg.	8 Pf.	Derecho mínimo	M.	1.—
2) Entregar	» 100	» 8 »	» »	»	—20
3) Pesar en el momento de la toma ó entrega.	» 100	» 4 »	» »	»	—20
4) Pesar durante el depósito (incluso el reestivamiento) . .	» 100	» 10 »	» »	»	—20

β. Alquiler de depósito por 100 kg. y por mes (1)

*(Para las mercancías indicadas con * hay también tarifas especiales)*

Acordeones	20 Pf.	Bronces	6 Pf.
Albúmina	20 »	Baldes (estañados). .	12 »
Aluminio.	8 »	Botellas vacías (en canastos)	10 »
Anilina	10 »	Botellas vacías (sueltas)	20 »
Anís	16 »	Cerveza (en cajones) .	12 »
Antimonio	6 »	Cepillos	20 »
Albaricoques en cajones	20 »	* Cacao	10 »
Asbesto	8 »	* Café	10 »
Algodón (estambre) .	16 »	Cartonajes	30 »
» (harina de semilla)	8 »	Caviar	20 »
Algodón (aceite de semilla)	8 »	Cemento	6 »
Algodón (artículos de tejido)	16 »	Champaña	24 »
Bálsamo de Copaiva .	20 »	Cigarros y cigarrillos.	30 »
Bitter (en cajones). .	24 »	Cochinilla	24 »
Bórax.	10 »	Coco (aceite). . . .	10 »
		Coñac (en barriles). .	16 »
		» (en cajones) .	24 »

(1) Extracto de la tarifa.

Conservas	16 Pf.
Copal	12 »
Coches (en cajones), según superficie. . .	—
Colores (en aceite). .	12 »
» (secos) . . .	12 »
Cereales	6 »
Cabello	30 »
Crin	20 »
* Cuernos	20 »
Caucho	12 »
Cadenas (de hierro) .	8 »
Canastos	20 »
Artículos de canastería	20 »
Corchos	30 »
Cobre	6 »
Cuerda (alquitranada).	16 »
» (de Manila) .	20 »
Cera	12 »
Cebollas	16 »
Calderas de vapor . .	30 »
Dátiles (en cajones) .	20 »
» (en bolsas). .	12 »
Damajuanas vacías .	30 »
Dextrina	10 »
Drogas	20 »
Encuadernación (artículos de). . . .	16 »
Esparto	12 »
Esencias	24 »
Extracto de carne . .	16 »
Especias	12 »
Esteras	12 »
Esponjas	30 »
Estearina. . . .	10 »
Estaño	6 »
Flores medicinales. .	20 »
Frazadas	25 »
Fibras (en fardos) . .	12 »
Frutas (en compota ó frescas)	16 Pf.
Frutas (secas, en barricas)	15 »
Frutas (secas, en cajones)	20 »
Frutas (secas, en bolsas)	12 »
Forrajes	8 »
Fósforos	20 »
Grasa	10 »
Ginebra (en barriles) .	16 »
» (en cajones) .	24 »
Glucosa	10 »
Glicerina	12 »
Grafito	6 »
Goma (artículos hechos de)	12 »
Goma (medicinal) . .	20 »
Huevos	12 »
Hierro	6 »
» (palastro) . .	6 »
» (alambre) . .	12 »
» (artículos de) .	12 »
» (fundición) . .	12 »
» (acero) . . .	6 »
Higos, en cajones . .	20 »
» en bolsas . .	12 »
Huesos, en bolsas . .	20 »
» (harina de). .	8 »
Harina	10 »
Instrumentos (astronómicos, etc.) . . .	30 »
Instrumentos de música	24 »
Indigo.	24 »
Jabón.	12 »
Kümmel	10 »
Lata (hoja de) . . .	6 »
» (objetos de) . .	12 »

Limones	16	Pf.
» (corteza de) .	16	»
Lúpulo, prensado . .	20	»
» sin prensar .	30	»
Lámparas (piezas de) .	20	»
Lino (semilla de) . .	6	»
Linóleo	12	»
Lentejas	6	»
Laurel (hojas) . . .	20	»
Licopodio.	10	»
Leche condensada . .	16	»
Latón	6	»
» (objetos de) . .	12	»
Lana (en fardos prensados)	20	»
Lana (en fardos, sin prensar)	30	»
Lana (artículos de) .	16	»
Manzanas (en barricas)	15	»
» (en cajones).	20	»
» (en bolsas).	12	»
Manteca	16	»
Madera, de construcción, etc.	12	»
Madera (carbón de) .	10	»
» (objetos de), ordinarios	20	»
Madera de quebracho.	6	»
Mercería (artículos de).	16	»
Miel	12	»
Maíz	6	»
» (harina de) . .	10	»
Margarina	10	»
Melaza	10	»
Máquinas (y piezas de)	30	»
» de coser, desarmadas	20	»
Máquinas de coser, armadas, según superficie.	—	
Muebles, según superficie.	—	
Mercurio	10	Pf.
Mármol	6	»
Nueces, avellanas, etc.	16	»
Oro (objetos de), según valor, 1 °/oo . .	—	
Ocre	10	»
Oleína	10	»
Olivo (aceite de), en barriles.	10	»
Olivo (aceite de), en cajones	16	»
Opio, según valor, 1 °/oo	—	
Peras, en barricas . .	15	»
» en cajones . .	20	
» en bolsas . .	12	»
Plomo.	6	»
» (blanco de). .	8	»
Productos químicos .	20	»
Pasas, en cajones . .	12	»
» en bolsas . .	10	»
Plumas, en fardos prensados	30	»
Pieles secas (sueltas)	30	»
» en fardos prensados	16	»
Pieles en cajones . .	30	»
» saladas . . .	20	»
Pescado, seco . . .	20	»
» (cola de) . .	16	»
» (aceite de) .	10	»
Papas	12	»
» (harina y almidón de).	10	»
Piedras de molino .	6	»
Papel	10	»
» (artículos de) .	16	»
Parafina	10	»
Pianos.	20	»

Pizarra.	6 Pf.	Tanino	20 Pf.
Plata (objetos de)... según valor, 1 ‰ .	—	Te.	20 »
Quinina	20 »	Vinagre, en barriles .	16 »
Rom, en barriles . .	16 »	» en cajones .	24 »
Sombreros, en cajones.	30 »	Vino, en barriles . .	16 »
Sal.	5 »	» en cajones . .	24 »
Seda y artículos de seda.	30 »	» cuando requiere ser trabajado . .	30 »
Tabaco	16 »	Zapatería (artículos de)	20 »

γ.—CONDICIONES PARA EL SUMINISTRO DE LUZ ELÉCTRICA DE INCANDESCENCIA

§ 1

La Compañía de Almacenes del Puerto Franco de Hamburgo se obliga á suministrar en los días de trabajo desde las 6 a. m. hasta las 11 p. m., la corriente eléctrica necesaria para el funcionamiento de las instalaciones de alumbrado. Los domingos y días festivos no la suministra.

Si perturbaciones naturales ú otras causas inevitables hicieren imposible el suministro de corriente eléctrica, ó si éste debiere ser interrumpido para efectuar mediciones, reparaciones, nuevas conexiones, etc., la Compañía no estará obligada á suministrar corriente eléctrica durante el tiempo de la perturbación ó interrupción.

§ 2

Las instalaciones no pueden ser efectuadas más que por la Compañía ó sus representantes.

Los conductores y conmutadores principales y los contadores, los coloca la Compañía por su cuenta.

La colocación de conductores secundarios, dentro de los locales arrendados, así como la instalación de conmutadores interiores, de hilos fusibles de seguridad, de armaduras, guarniciones, etc., será á costa del arrendatario.

El material necesario para la instalación del alumbrado, lo suministrará la Compañía por cuenta del arrendatario.

Los pedidos de instalaciones, extensiones ó alteraciones, deben presentarse por escrito á la Compañía. Recibido el pedido, un empleado técnico de ésta visitará el local, dará al interesado los informes que él le pida y calculará el presupuesto aproximado del trabajo.

§ 3

La corriente eléctrica consumida en instalaciones de más de dos lámparas se medirá por medio de contadores; para instalaciones de una ó dos lámparas solamente, se calculará el consumo á destajo, de acuerdo con la tarifa del § 4 *d)*.

Los contadores de electricidad serán suministrados y colocados por la Compañía, que cobrará alquiler por ellos á los arrendatarios.

Los gastos de cuidado y conservación de los contadores, corren por cuenta de la Compañía; pero no así las reparaciones de deterioros causados por los arrendatarios ó su personal.

Los contadores pueden también ser adquiridos por los arrendatarios. La conservación incumbe también en este caso á la Compañía, pero los gastos que ella demande corren por cuenta del adquisidor. La Compañía fijará el lugar donde hayan de colocarse los contadores, elegirá el sistema que deba aplicarse y determinará el tamaño y número de estos aparatos.

En los sitios donde el contador pudiera ser deteriorado por las mercancías que se transportan, etc., el consumidor está obligado á proveerlo de una caja de madera que lo proteja contra los golpes.

Cuando haya necesidad de retirar por algún tiempo un contador para repararlo ó regularlo, el consumo de corriente eléctrica durante ese tiempo se calculará tomando por base el consumo medio anterior.

Un empleado de la Compañía verificará semanalmente las indicaciones del contador y las comunicará al consumidor, si éste lo pide.

Si el local donde se halla el contador no está abierto todos los días á las horas de costumbre, se convendrá un tiempo durante el cual pueda el empleado llenar el requisito de la verificación semanal.

§ 4

a) Por cada lámpara instalada, se pagará M. 1 anualmente. Por esa retribución, la Compañía se obliga á reponer todas las lámparas que, á consecuencia del desgaste normal, queden inservibles; considerándose como tales aquellas cuyo poder luminoso haya disminuído de 1/4. Las lámparas deterioradas por culpa del arrendatario ó de su personal, serán pagadas separadamente.

b) La retribución por suministro de corriente eléctrica, es de 8 Pf. por cada 100 vatios-horas. Por consiguiente, el alumbrado costará por cada lámpara-hora, aproximadamente:

Para lámparas de 16 bujías.	4 Pf.
» » » 25 »	6 1/4 »
» » » 32 »	8 »

Sobre el precio de 8 Pf. por 100 vatios-horas, se harán las siguientes rebajas, según el término medio anual de horas de alumbrado de las lámparas correspondientes á cada contador:

Para	500 horas	. . . .	5 %
»	750 »	. . . .	7 1/2 »
»	1,000 »	. . . .	10 »
»	1,500 »	. . . .	15 »
»	2,000 »	. . . .	20 »
»	2,500 »	. . . .	25 »
»	3,000 »	. . . .	30 »

Se considera como término medio anual de horas de alumbrado, el número de horas que resulta de dividir el total de vatios-horas que indique el contador, por el consumo en vatios de corriente eléctrica de las lámparas. En este cálculo se admitirá, mientras no se disponga otra cosa, que el consumo de corriente eléctrica para una lámpara de diez y seis bujías nominales es de 50 vatios y, para lámparas de otra intensidad luminosa, proporcional á ésta.

Se tomará generalmente por base para establecer la rebaja, el número máximo de lámparas empleadas por el consumidor durante el año de explotación. Sin embargo, cuando la instalación completa de un consumidor no haya sido conectada hasta después de empezado el año de explotación, los números de horas indicados más arriba para las rebajas de precio, serán disminuídos en proporción del menor tiempo de explotación correspondiente á la instalación considerada. Si un consumidor tuviera instalados varios contadores, el cálculo de la rebaja se hará separadamente para el consumo de corriente indicado por cada contador.

c) El alquiler anual del contador será:

Para	10 lámparas	de 16 bujías ó su equivalente	M. 15
»	25 »	» » » » » »	» 20
»	50 »	» » » » » »	» 30
»	100 »	» » » » » »	» 35

d) Para instalaciones de alumbrado de 1 ó 2 lámparas, en vez de los precios indicados antes, se calculará á destajo una retribución cuyo importe anual según el número de bujías será:

1) Para escritorios y otros locales que reciban bastante luz natural:

Por	1 lámpara	de 16 bujías.	M. 28
»	2 »	» » »	» 54
»	1 »	» 25 »	» 42
»	2 »	» » »	» 80

2) Para sótanos y otros locales obscuros:

Por 1	lámpara	de 16	bujías.	. . . . . .	M. 35
» 2	»	» »	»	. . . .	» 70
» 1	»	» 25	»	. . . .	» 50
» 2	»	» »	»	. . . .	» 96

En casos especiales podrá también convenirse, para instalaciones de 3 lámparas, un precio anual á destajo.

La cuenta de consumo de corriente eléctrica, alquiler de contadores y lámparas, instalaciones, reparaciones, suministro de repuestos, etc., se hará al fin de cada trimestre de calendario.

Las rebajas (véase *b*) se aplican á la última cuenta de consumo de corriente eléctrica del año de explotación que termina el 31 de diciembre; y, en caso de que la rebaja fuera superior al importe de esta cuenta, se devolverá la diferencia al consumidor.

§ 5

Sólo los empleados de la Compañía pueden efectuar reparaciones en los conductores eléctricos, contadores, etc.; así como colocar lámparas en las armaduras ó sacarlas de ellas.

Las reparaciones que hayan de llevarse á efecto en las instalaciones de alumbrado y aparatos anexos, serán costeadas por los arrendatarios.

Tales reparaciones pueden ser ordenadas por la Compañía sin previo pedido del arrendatario, cuando ella las juzgue necesarias.

Para tal objeto, será permitido en todo tiempo á los empleados técnicos, controladores y ajustadores de la Compañía, el acceso á las instalaciones de alumbrado.

Se prohibe por razones técnicas el empleo de otras lámparas que las suministradas por la Compañía.

§ 6

Cuando, á pedido de los interesados, se supriman algunas lámparas de una instalación de alumbrado, ó se retire toda la instalación, antes de transcurrido un año completo desde que se colocaron aquéllas ó se efectuó ésta, el alquiler anual de M. 1 por lámpara, así como el alquiler anual del contador, deberán ser pagados en totalidad.

Para suprimir algunas lámparas ó toda una instalación de alumbrado que ya han funcionado durante un año ó más, los arrendatarios están obligados á notificar por escrito el propósito á la Compañía con anticipación de un mes. El aviso, además, sólo podrá efec-

tuarse el 1.º ó el 15 de un mes. La cuenta eventual de la retribución que ha de pagarse en tal caso á la Compañía por alquiler de lámparas y contador, se calculará en proporción al tiempo.

Sólo la Compañía ó sus representantes están autorizados para restablecer la corriente eléctrica sobre conductores que hubieren sido desconectados.

Con la expiración del plazo de arrendamiento, cesan para los arrendatarios las obligaciones relativas á las instalaciones eléctricas.

§ 7

Deberá alejarse cuidadosamente de los conductores toda influencia capaz de perjudicar la envoltura aisladora de los mismos.

Si hubieran de hacerse en los locales arrendados trabajos que pudiesen poner en peligro los conductores, se avisará previamente á la Compañía.

Mientras no se use una instalación de alumbrado, deberá quedar interrumpida la corriente eléctrica por medio del conmutador principal; especialmente deberá interrumpirse la corriente siempre que se abandone el local; pero antes de cerrar el conmutador principal, se tendrá la precaución de apagar todas ó casi todas las lámparas por medio de sus llaves ó con los conmutadores auxiliares.

Si se hiciere notar un calentamiento de los conductores, etc., deberá también interrumpirse la corriente eléctrica por medio del conmutador principal, dando á la estación central aviso inmediato del hecho.

§ 8

Contra todo consumidor remiso en el pago, ó que hubiere incurrido en alguna infracción á las presentes disposiciones, la Compañía se reserva el derecho de interrumpir el suministro de corriente eléctrica, y de desconectar ó retirar los conductores; cobrándole el costo de este trabajo además de la indemnizaciones que correspondan.

§ 9

Las presentes disposiciones entrarán en vigor á partir del 1.º de abril de 1896.

La Compañía se reserva el derecho de introducir modificaciones en ellas, con aprobación del Senado.

Hamburgo, abril de 1896.

CAPÍTULO VI

PUERTOS DE BREMEN Y BREMERHAVEN

I

Historia, descripción y datos estadísticos

Bremen se halla con respecto á Hamburgo en condiciones sensiblemente desfavorables. Ha tenido que renunciar á dar entrada hasta su puerto á los buques de gran calado. El Weser, que constituye la vía navegable entre la ciudad y el Océano, sólo desagua, á pesar de su longitud considerable (710 kilómetros), una cuenca de 45,900 kilómetros cuadrados; de ahí que su caudal de agua sea muy inferior al del Elba, cuya cuenca, en 1,160 kilómetros de longitud, es de 146,900 kilómetros cuadrados. Las quejas del comercio de Bremen por la falta de profundidad de agua en el Weser inferior, obligaron á utilizar desde el siglo XVII el pequeño puerto de Vegesack, aguas abajo de la ciudad, como antepuerto, y más tarde el de Brake, aguas abajo de Vegesack. Pero el crecimiento enorme del tráfico trasatlántico hacia el tercer decenio del siglo XIX, obligó á adoptar dimensiones mucho mayores para los buques, y por consiguiente calados demasiado grandes para las condiciones naturales del río. En 1827, el Estado de Bremen creyó, pues, necesario,—y el resultado ha confirmado la prudencia de las previsiones de entonces,— crear en la desembocadura del Weser un vasto puerto capaz de recibir los buques más grandes del Océano. Adquirió con ese fin del Estado vecino de Hannover, el territorio de Bremerhaven á 65 kilómetros de Bremen.

Pero era indispensable también efectuar trabajos de mejoramiento en la sección del río comprendida entre el territorio adquirido para el nuevo gran puerto y el puerto ya existente, si no se quería ver declinar rápidamente la importancia de este último, hasta el punto de que no sirviera ni aún para el tráfico marítimo de Europa. Para ese fin, Bremen tenía que obtener ante todo la conformidad de los Estados vecinos ribereños de Hannover y Oldemburgo.

Las negociaciones fueron largas, porque ambos Estados,—como más tarde Prusia,—temían que estas obras de mejoramiento perjudicaran á sus pequeños puertos en beneficio de Bremen, y dificultaran á la vez la irrigación de las zonas próximas á las riberas del Weser. Fué necesaria la intervención del Consejo Federal del Imperio para que se llegara á un arreglo. Este Consejo nombró, por decreto de 15 de febrero de 1874, una Comisión encargada de formular el plan de corrección del Weser inferior, de Bremen á Bremerhaven, utilizando la colaboración de los Estados interesados en esa mejora. El 30 de julio de 1881, la Comisión presentaba el proyecto en sus lineamientos principales. Sin embargo se necesitaron seis años más para obtener la aprobación definitiva de los tratados con Oldemburgo (22 de noviembre de 1887), y con Prusia (18 de marzo de 1888).

El objeto del proyecto definitivo aprobado en 1888 y al cual está ligado íntimamente el nombre del gran ingeniero L. Franzius, es obtener una canal navegable hasta Bremen, que aprovechando las corrientes de flujo y reflujo, ofrezca en aguas altas ordinarias una profundidad de cinco metros, y permita de ese modo á los buques del tráfico europeo por lo menos, la llegada hasta Bremen. El costo de las obras, que á esta ciudad exclusivamente incumbía pagar, se presupuestó en 30:000,000 de marcos. Para poder atender á los intereses y amortización de este capital la ciudad hanseática obtuvo, por ley del Imperio de 5 de abril de 1886, el derecho (contrario quizá á lo establecido en el artículo 54 de la Constitución del Imperio) de cobrar impuestos de navegación á los buques provenientes del mar con destino á un puerto entre Bremerhaven y Bremen, y *viceversa*. Los trabajos comenzaron inmediatamente con gran impulso, y el año 1894 ya se ha-

bía conseguido el principal objeto, de excavar una canal con cinco metros de profundidad en aguas altas ordinarias; gracias á lo cual desde el 1.° de abril de 1895 pudo empezarse á cobrar el derecho de navegación. Los dragados y otras obras de conservación fueron muy limitados desde entonces; ha de atribuirse sólo al trabajo natural de las corrientes de marea, la circunstancia de que la profundidad de cinco metros, lejos de disminuir haya ido aumentando constantemente. En efecto, he aquí, según Franzius, la profundidad utilizable al final de cada uno de los años 1886-900:

1886:	3.0 m.	1891:	4.6 m.	1896:	5.3 m.
1887:	3.0 »	1892:	4.8 »	1897:	5.4 »
1888:	3 5 »	1893:	5.0 »	1898:	5.4 »
1889:	4.0 »	1894:	5.0 »	1899:	5 4 »
1890:	4 3 »	1895:	5.2 »	1900:	5.5 »

El costo total de la corrección fué, según Franzius, de 34:255,913 marcos; correspondiendo, de esa suma, 3:106,626 marcos, á adquisición de terrenos é indemnizaciones; 18:153,884 marcos á trabajos de excavación; 6:777,737 marcos, á trabajos de corrección; 576,091 marcos, á obras anexas, 3:218,970 marcos, á gastos de administración, etc.

Lo desfavorable de las condiciones naturales del Weser, comparado con otros ríos,—con el Támesis, por ejemplo,—se evidencia en el hecho de que una suma de tanta consideración haya tenido que emplearse para conseguir una vía navegable de sólo 5.5 metros de profundidad *en aguas altas* hasta Bremen, cuando bastaría muy poco más para obtener desde Shoeburyness hasta el Albert-Dock una profundidad de 9 metros *en aguas bajas*.

Así, pues, únicamente los buques de navegación europea consiguen llegar hasta Bremen aun en aguas altas. Para la gran navegación trasatlántica, Bremerhaven constituye en general el punto de partida y de llegada. Y debemos agregar que las mismas dársenas de Bremerhaven, (que distan todavía 56 kilómetros del faro flotante exterior del Weser), sólo podrán seguir siendo abordables para los grandes buques trasatlánticos más modernos, previos costosos trabajos de regularización del llamado Weser ex-

terior. En efecto, aguas abajo de Bremerhaven se extienden á través del río dos barras, distantes 18 kilómetros una de otra, que los grandes paquetes de América no pueden salvar sino poco antes y poco después de la alta marea.

Ya en 1891, Bremen dió el primer paso en el sentido de suprimir estos obstáculos, celebrando con Prusia y Oldemburgo un tratado que lo faculta para establecer á su costo una nueva canal en el Weser exterior, y á cobrar para reembolsarse de los gastos de la obra, un impuesto sobre todos los buques de ultramar que lleguen á Bremerhaven.

Estos trabajos están en curso de ejecución. Cuando se hallen terminados, la canal navegable ofrecerá á las naves una profundidad mínima de 8 metros en aguas bajas, lo que corresponde más ó menos á una profundidad de 11.50 metros en aguas altas.

La situación respectiva de Bremen y Bremerhaven tiene, como se ve, cierta analogía con la de Hamburgo y Cuxhaven. Pero, en tanto que éste debe mirarse sólo como un antepuerto de Hamburgo incomparablemente menos importante por su tráfico y la amplitud de sus instalaciones, Bremerhaven tiene tráfico propio, y su entidad como puerto mundial es muy superior á la de Bremen. Otra diferencia del grupo de puertos Bremerhaven-Bremen con relación al grupo Cuxhaven-Hamburgo, resulta de la diversa situación aduanera creada por el Imperio á las dos ciudades hanseáticas.

A diferencia de Hamburgo, Bremen obtuvo como condición de su anexión al sistema aduanero del Imperio, no un territorio de puerto franco *(Freihafengebiet)* sino solamente una zona ó distrito franco *(Freibezirk)* es decir, un distrito dentro del cual el comercio y el tráfico pueden desarrollarse independientes del control aduanero, pero de donde queda excluída toda industria y todo trabajo de preparación ó transformación de las mercancías [1]. Para la navegación y para la circulación de las mercancías, había

(1) Más adelante, en la parte consagrada á la legislación, precisaremos estas ideas.

entretanto que resolver el mismo problema en el Weser que en el Elba; había que crear, fuera del territorio aduanero, un puerto con su distrito anexo y con las instalaciones correspondientes, y reservar una vía navegable de unión entre las ciudades ribereñas situadas aguas arriba y aguas abajo del distrito franco. De los gastos que esta transformación había de exigir, el Imperio tomaba á su cargo, según lo dispuesto en la ley de 31 de marzo de 1885, la mitad, como en el puerto de Hamburgo; pero el maximum de esta contribución se limitaba á 12:000,000 de marcos, en vez de los 40:000,000 concedidos á Hamburgo.

Ya algunos días antes de la promulgación de esta ley (el 14 de marzo de 1885), el Senado y la Cámara de Diputados de Bremen habían acordado el plan general de las nuevas construcciones. Al contrario de lo que pasa en el Elba, el Weser quedaba, por ese plan, dentro del territorio aduanero; el distrito franco era todo él trasladado á la ribera derecha sobre la cual se hallan los barrios principales de la ciudad. Tal disposición obligaba á construir sobre aquella ribera,—en el límite mismo de la ciudad,—una dársena completamente nueva, cuyas dimensiones se calcularon previendo ya el aumento probable de tráfico que se esperaba de los trabajos de corrección proyectados en el Weser inferior. Se creía que esta gran dársena, de 22 hectáreas, resultaría suficiente por mucho tiempo.

Pero en Bremen, como en Hamburgo, el desarrollo comercial superó á todas las previsiones. El 15 de octubre de 1888, al mismo tiempo que el puerto franco de Hamburgo, se inauguró el distrito franco de Bremen; y ya en 1890 hubo que decidirse á emprender la construcción de una nueva dársena, la llamada Holzhafen,—obra terminada en 1891.

Entretanto, las instalaciones portuarias de Bremerhaven, que después de la anexión de Bremen al sistema aduanero también habían quedado en la situación de distrito franco, empezaban á resultar tan deficientes para los paquetes del Atlántico, que, en el año 1890, el «Norddeutscher Lloyd» se vió en la necesidad de remover el fondeadero de sus vapores rápidos al muelle de Nordenham. El Estado de Bremen decidió, pues, tan pronto como hubo terminado las obras portuarias más urgentes de la

ciudad, mejorar las condiciones de su antepuerto de Bremerhaven; empezó por adquirir de Prusia (contrato de 14 de marzo de 1892) una extensión de terreno adyacente por el lado Norte al Kaiserhafen, y estableció allí, en 1897, un fondeadero para los buques de mayor calado.

Apenas estaba concluído este trabajo y otros complementarios en Bremerhaven, cuando se hizo indispensable un ensanche considerable de las instalaciones del puerto de Bremen. En 1897 se aprobó el plan, que consistía en construir una nueva dársena entre el puerto del distrito franco y el Holzhafen y agrandar el Holzhafen. Así en Bremen como en Bremerhaven el desarrollo constante del movimiento comercial ha exigido, como se ve, aplicación continua, en los últimos veinte años, de capitales y energías para mejorar en proporción y hacer cada vez más vastas y cómodas las instalaciones destinadas á la navegación y el tráfico.

Una descripción detallada de estas instalaciones en la época en que las visitamos, nos llevaría demasiado lejos. Nos limitaremos á una brevísima reseña, indispensable para comprender bien cómo están organizadas las diferentes ramas de la explotación. [1]

A.—BREMEN

La situación del puerto es muy favorable en cuanto á la ubicación relativa de las dársenas principales y de los barrios de más movimiento comercial de la ciudad. Pero la circunstancia de no ser aquéllas utilizables regularmente sino para buques de un calado máximo de 5 á 5.5 m., es un gravísimo inconveniente. Los buques de mayor calado tienen que fondear en Bremerhaven, á 65 kilómetros de la ciudad. Este inconveniente es tan serio, especialmente para un puerto obligado á sostener la vivísima competencia de su vecino, Hamburgo, que, actualmente,—después de mejoradas, es cierto, las condiciones de profundidad del Weser,—algunos armadores de Bremen prefieren renunciar al empleo de grandes buques á trueque de poder llegar sin trasbordo á Bremen con las

(1) En esta reseña haremos caso omiso del pequeño puerto, completamente insignificante, de Vegesack, el cual también pertenece al Estado de Bremen.

mercancías; así el Norddeutscher Lloyd ha hecho construir con ese objeto vapores de carga de dimensiones moderadas, destinados al tráfico con Norte América. Es una demostración de la influencia preponderante que tienen las relaciones comerciales arraigadas y, por decirlo así, inveteradas, el caso de la ciudad de Bremen que, á pesar de los inconvenientes de su situación sobre un río de tan poca profundidad, puede conservar y aun desarrollar su tráfico.

Bremen posee,—además del desembarcadero próximo á la estación de ferrocarril del Weser (Weserbahnhof), que es excelente para trasbordadores de hasta 3.5 m. de calado,—tres dársenas abiertas.

La más antigua, llamada Sicherheitshafen, se halla en la margen izquierda del Weser, y sirve de puerto aduanero desde el 15 de octubre de 1888. El terreno adyacente á esta dársena, elevado á un nivel superior al de aguas altas, está provisto de vías férreas. La dársena tiene 70 m. de ancho, 370 m. de largo y 8 m. de profundidad bajo cero. (1) La canal que une esta dársena con el Weser (Woltmarshauser Kanal) tiene 50 m. de ancho y 8 m. también de profundidad.

Al tráfico extra-aduanero se ha destinado, en la margen derecha del Weser, hacia el extremo inferior de la ciudad, una superficie de 90 ha., más ó menos; y en ella se ha construído un nuevo y amplio puerto para el tráfico marítimo. Este puerto del distrito franco está constituído por una dársena abierta de 2,000 m. de largo y 120 m. de ancho (una de las más grandes que existen); su profundidad es de 8 m. bajo cero. La rodean totalmente, muros de quai construídos en su mayor extensión sobre pilotaje. Estos muros están provistos en toda su longitud de vías férreas (dos trochas). Detrás de las vías férreas hay diez galpones de 40 m. de ancho, y de largo variable entre 138 m. y 275 m., los cuales sirven para el tráfico de tránsito. Los almacenes destinados al depósito á largo plazo de las mercancías,

---

(1) Esta profundidad de 8 m bajo el cero de Bremen permite contar casi siempre con 5 m. abundantes de agua, á pesar de las variaciones muy considerables del nivel del río.

están separados de los galpones por dos trochas de ferrocarril y una calle para vehículos ordinarios. Hay además lugares abiertos de depósito, de gran superficie, para las maderas Esta separación de los galpones y los almacenes ha demostrado ya sus ventajas en Bremen, y parece preferible al sistema de almacenes y galpones reunidos usado en otros puertos, y que presenta el inconveniente de que el almacenamiento suele obstaculizar la carga y descarga de las mercancías de tránsito. El ancho de 40 m. para los galpones es exiguo. Todos los galpones nuevos tienen,—ó tendrán, cuando se construyan,—de 50 á 60 m de ancho.

En la margen derecha, pero fuera del distrito franco, está la dársena para el tráfico de la madera y las fábricas (Holz und Fabriken Hafen); su largo es de unos 1,400 m., su ancho de 60 á 130 m. y su profundidad 8 m.

En la parte N. E. del distrito franco, está la dársena de invierno, construída en 1880-1881, de un largo de 630 m. y con 60 m. de ancho. Su profundidad es muy inferior á la del resto del puerto.

En fin, se está construyendo una ampliación del puerto, consistente en una segunda dársena, entre la primera y el Holz und Fabriken Hafen. Su longitud alcanzará á 2,200 m. y su ancho á 100 ó 110 m. En la desembocadura de esta segunda dársena está ya construído un antepuerto de 350 m. de largo por 2:0 m. de ancho, que sirve también de entrada al Holz und Fabriken Hafen, y, en la parte N. E. de aquél, un ensanchamiento destinado al tráfico de buque á buque, y que proporciona espacio suficiente para doce grandes embarcaciones de mar con sus trasbordadores al costado.

Al antepuerto se une el astillero y el puerto de carena, actualmente en construcción, pertenecientes ambos á una compañía anónima. El dique flotante de este puerto tendrá dos secciones: la primera de 117 m. de largo por 26 m. de ancho libre, y 10,000 toneladas de capacidad; la segunda, que se instalará más tarde, tendrá 70 m. de largo y 6,000 toneladas de capacidad; de modo que, unidas ambas secciones, tendrán cabida en el dique buques de hasta 16,000 toneladas de desplazamiento.

Se ha puesto especial cuidado en la instalación de la maquinaria elevatoria del distrito franco, eligiendo para accionarla el sistema hidráulico á presión de 50 atmósferas. Esta maquinaria consiste principalmente en 58 grúas de ribera, de 1,500 kg. de fuerza cada una, 13 de 2,400 kg. y 1 de 4,000 kg., movibles todas ellas sobre rieles; dos grúas fijas de 1,500 kg. cada una, y una grúa fija también, de 10,000 kg. Para el transporte entre los galpones y los almacenes hay diez grúas fijas y cinco móviles, de 1,500 kg. cada una. Hay, también, una grúa flotante á vapor de 40,000 kg. de fuerza.

Para el tráfico de cereales se ha instalado en los galpones una maquinaria especial que permite verificar la carga y descarga á granel en las mejores condiciones de rapidez y economía; para el tráfico de carbón hay también dos grúas especiales.

La explotación de esta maquinaria elevatoria, así como la administración de los galpones y almacenes, está en manos de una compañía, la «Bremer Lagerhausgesellschaft», que aplica las tarifas fijadas por ley.

El trasbordo de mercancías es de poca importancia relativa en el puerto de Bremen; prepondera la explotación *à quai* (lo contrario pasa en Bremerhaven). La razón de esto estriba en que la navegación interior en la cuenca del Weser, es muy limitada; además, los almacenes se hallan situados en la proximidad de los quais, ó tierra adentro en la ciudad, lo que hace innecesario en un caso é imposible en el otro el empleo de lanchas ó embarcaciones para suplir al acarreo. De acuerdo con este modo de explotación, todos los quais de Bremen están construídos de manera que ofrecen atracaderos firmes, y han sido provistos de la abundante maquinaria elevadora antedicha.

El número de embarcaciones de mar llegadas á las dársenas de Bremen y su tonelaje de registro, han sido, en los últimos seis años, los siguientes:

1898		1899		1900		1901		1902		1903	
Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro
2,090	848,924	2,048	829,489	2,018	895,809	2,140	933,298	2,273	1 101,279	2,326	1.114,659

B.—BREMERHAVEN

El territorio de la ciudad y puerto de Bremerhaven, situado junto á la desembocadura del Geeste, frente á Geestemünde, ocupa una área de 270 ha en números redondos, adquirida sucesivamente en varias fracciones,—de Hannover, primero, y más tarde, de Prusia.

La ciudad es de 20,000 habitantes; sólo es importante por su comercio.

Las instalaciones portuarias consisten en tres docks, protegidos de las olas por medio de diques. Esos tres docks se llaman respectivamente, «Alter Hafen», «Neuer Hafen», «Kaiser Hafen». Tienen una superficie total de agua de 36 ha, y sus quais están ricamente provistos de vías férreas, grúas, galpones, almacenes, etc. Las vías férreas del puerto están unidas al ferrocarril del Estado prusiano. Alter Hafen y la parte Sud de Neuer Hafen caen dentro del territorio aduanero; mientras que la parte Norte de este último dock y el Kaiser Hafen, son puerto franco.

La longitud total de los quais en los docks, antepuertos, río Weser y río Geeste, es de 7,520 m.

La dársena más antigua, Alter Hafen, que fué abierta en 1830, está unida al Weser por una esclusa de cámara. El ancho de la esclusa es de 11 m, su profundidad en aguas altas ordinarias, 5.86 m; la longitud de la cámara de esclusa, 42 m, su ancho, 26 m. La dársena misma tiene 750 m de largo, su ancho varía de 86 m á 115.74; la superficie de agua es de 7.20 ha; la profundidad en aguas altas ordinarias, 7.06 m.

La segunda dársena, Neuer Hafen, se entregó al tráfico en 1851; se une al Weser por medio de una esclusa de dock,—de 22 m de ancho y 7.71 de profundidad en aguas altas ordinarias,—que sólo se abre en los períodos de esclusada. La longitud de la dársena es de 879 m y su ancho varía de 86.81 m á 115.74 m; la superficie de agua es de 8.27 ha y la profundidad, en aguas altas ordinarias, de 8.76 m.

La tercera dársena, el Kaiser Hafen, cuya parte más antigua, con su esclusa de dock de un ancho de 17 m y una profundidad

de 7.86 m, fué inaugurada en 1876, sufrió de 1892 á 1897 una transformación que, aumentando su superficie, ha permitido á la vez darle otra conexión con el río, por medio de una esclusa de cámara cuyo largo entre compuertas es de 223.2 m., con un ancho de 28 m y profundidad en aguas altas ordinarias de 10.56 m. La dársena entera tiene un largo de 1.420 m. En su parte Sud mide 115 m de ancho, y este ancho va aumentando hacia el Norte, de manera que junto á la compuerta de la gran esclusa podrían virar cómodamente buques de 250 m de largo. La superficie de agua total del Kaiser Hafen alcanza á 20.75 ha. La profundidad en aguas altas ordinarias es de 9.06 m en la parte Sud y de 10.56 m en la parte Norte.

Kaiser Hafen y Neuer Hafen están unidos entre sí por una esclusa de 16 m de ancho y 7.56 m de profundidad en aguas altas ordinarias.

Sobre la dársena Neuer Hafen se encuentra el dique seco y los talleres anexos pertenecientes al «Norddeutscher Lloyd»; sobre el Kaiser Hafen, la instalación semejante perteneciente al Estado de Bremen, inaugurada en 1899 y que explota bajo contrato de arrendamiento el Norddeutscher Lloyd. El dique seco de esta última instalación tiene una longitud utilizable de 226 m y una profundidad de 10.76 m bajo el nivel de aguas altas ordinarias. El ancho medio de su entrada es de 28 m aproximadamente.

Sobre la ribera del Geeste existen también varios diques secos, de poca importancia, pertenecientes á particulares.

Hay las siguientes grúas:

En Alter Hafen, tres de mano de 7.5, de 5 y de 2 toneladas de poder.

En Neuer Hafen, dos de mano, de 12.5 y 8 toneladas; dos á vapor transportables, de 1.5 toneladas cada una; una de tijera, movida á vapor, de 45 toneladas y 8.5 m de alcance; una giratoria á vapor, de 75 toneladas y 10.20 m de alcance.

En Kaiser Hafen, una á mano, de 20 toneladas; una á vapor, transportable, de 1.5 toneladas; una giratoria, de tronco fijo, de 30 toneladas y de 13 m de alcance, movida por agua á presión; una giratoria, de tronco fijo, de 20 toneladas y 12 m de alcance, movida á gas.

Hay además en el puerto de Bremerhaven, una grúa titán de 150 toneladas y hasta 14 m de alcance, dos del mismo tipo, de 50 toneladas cada una y de alcance de hasta 7.50 m: todas ellas movidas por potencia eléctrica.

El número de embarcaciones de mar llegadas á las dársenas de Bremerhaven y su tonelaje de registro, han sido, en el quinquenio 1898-1902, los siguientes:

1898		1899		1900		1901		1902	
Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro	Buques	Toneladas de registro
2,179	1.276,115	1,719	1.223,309	1,407	1.271,896	1,534	1 450,240	1,577	1.443,79

II

Organización y Administración

A.—GENERALIDADES.—RÉGIMEN COMPARATIVO DE HAMBURGO Y BREMEN

La organización aduanera alemana es excepcionalmente favorable para los puertos de Hamburgo y Bremen; para estos dos puertos, puede decirse que el tráfico no encuentra obstáculo de ninguna especie en la intervención aduanera, puesto que toda la instalación portuaria se halla fuera de los límites de la jurisdicción de aduana.

Ya la constitución del Imperio, artículo 34,[1] reconocía á ambas ciudades hanseáticas el privilegio de permanecer fuera de los límites aduaneros hasta que ellas mismas solicitaran entrar también, en tal sentido, en el sistema general del Imperio.

(1) **34.** Las ciudades hanseáticas de Bremen y Hamburgo con la circunscripción necesaria tomada de su propio territorio ó de los distritos vecinos, siguen considerándose como puertos francos, con excepción del distrito aduanero, mientras no soliciten ser comprendidas dentro de la frontera común de aduanas.

Cuando más tarde, cediendo á la presión de Bismarck, Hamburgo primero y Bremen después pidieron la anexión al sistema aduanero, lo hicieron, sin embargo, bajo la reserva de que por lo menos las zonas inmediatamente adyacentes á cada puerto quedarían fuera de los límites de la aduana. A Hamburgo se le concedió esta reserva; la ley de 16 de febrero de 1882 establece que, «sobre el territorio del puerto franco, al cual no alcanza su pedido de formar parte del sistema aduanero común, el artículo 34 [1] de la Constitución del Imperio continuará aplicándose». El Estado de Bremen, por el contrario, habiendo rehusado la propuesta más conveniente que se le hiciera al principio, tuvo al fin que aceptar su incorporación aduanera en condiciones menos favorables que Hamburgo, que lo había precedido. La ley de 31 de marzo de 1885,—la cual autorizaba al canciller del Imperio á disponer de una suma límite de 12:000,000 de marcos para contribuir á los gastos que originase la transformación del puerto,—no contiene ninguna reserva semejante á la admitida en favor de Hamburgo; y en efecto, de acuerdo con el contrato celebrado entre el Imperio y Bremen, sólo se concede á esta ciudad el establecimiento de un distrito franco de conformidad con el § 107 de la ley de unión aduanera del 1.° de julio de 1869; [2] las instalaciones portuarias de Bremerhaven quedaban por esa ley fuera de los límites aduaneros. Por decreto del Consejo del Imperio (*Bundesrath*) de 17 de abril de 1902, se le acuerda al distrito franco de Bremen la calidad de extraterritorialidad en el sentido del § 16 de la ley de unión aduanera [2]; pero con la limitación de que toda explotación industrial que no tenga por objeto la construcción y reparación de buques, no será permitida en él. Este decreto no modifica en nada las condiciones del tráfico.

Sin embargo, la inferioridad de Bremen desde el punto de vista aduanero, no es tan considerable como podría quizá suponerse por lo que precede. Toda la diferencia entre un puerto franco y un distrito franco estriba, efectivamente, en que, en éste sólo puede

---

(1) Véase la nota anterior.

(2) Véase el extracto de esta ley en el capítulo consagrado al puerto de Hamburgo.

efectuarse con prescindencia del control aduanero la carga y descarga, así como el reembalaje y la mezcla de mercancías sujetas al pago de derechos de aduana; mientras que en el puerto franco, estas mercancías pueden ser preparadas y transformadas de cualquier modo. En ambos casos, sólo el personal de vigilancia estrictamente necesario puede tener su domicilio en la zona extra-aduanera. Hamburgo ya no es, pues, en el sentido primitivo de la palabra, un puerto franco, es decir, una ciudad dotada de un puerto situado, junto con toda su población, fuera de los límites aduaneros del territorio circundante, y en la cual la introducción de mercancías no está gravada por ningún impuesto.

Por otra parte, la distinción entre su situación aduanera y la de Bremen,—á la cual se dió tanta importancia en un principio,—ha resultado de escaso valor en la práctica; puesto que, en suma, las instalaciones industriales que se esperaba ver surgir poderosas en el territorio franco de Hamburgo, se reducen á muy poco relativamente y están muy lejos de constituir un factor esencial de su desarrollo económico. Para el tráfico marítimo, esa distinción no tiene absolutamente ningún alcance: en el puerto franco de Hamburgo como en el distrito franco de Bremen, la descarga de las mercancías se verifica sin ninguna clase de control aduanero; éste interviene por primera vez al pasar aquéllas sobre los límites aduaneros, y no obstaculiza por consiguiente para nada tampoco las operaciones de carga y trasbordo.

Bremen, como Hamburgo, está situada tierra adentro, y entre ella y la costa del mar hay territorios que pertenecen al sistema aduanero; el límite aduanero no corre ya, como sucedía en otros tiempos, detrás de los puertos solamente . La aduana está por lo tanto obligada á ejercer su vigilancia para impedir que en aquellos territorios se desembarquen clandestinamente mercancías sujetas al pago de derechos. Pero aun este problema, ha podido resolverse en los dos casos sin inconvenientes para el tráfico: los pilotos,—que los buques están obligados de todos modos á tomar á causa de las dificultades de la navegación fluvial, y que son nombrados por el Estado,—tienen además de sus deberes profesiona-

les, el de velar por los intereses aduaneros, y desempeñan exactamente las funciones de Inspectores de Aduana; pudiendo, entre otros cometidos análogos, ejercer el control sobre las mercancías que eventualmente haya que trasbordar en viaje (por insuficiencia de profundidad de agua en el río, por averías, etc.). Ahora bien, como el servicio de pilotos no sufre interrupción de día ni de noche, esta organización ofrece al tráfico una libertad que no se encuentra en ninguna otra parte: el buque toma á su bordo, viniendo del mar, al llegar á la desembocadura del Elba ó del Weser, el piloto de río; remonta el río sin tropiezos ni interrupciones hasta Hamburgo ó Bremen, y puede entonces, sin sujeción á ninguna formalidad aduanera, sin tener siquiera que esperar la venida de un empleado de aduana, desembarcar su cargamento, trabajando día y noche si le conviene,—para después recorrer en sentido inverso el mismo trayecto con idéntica libertad, llevando su cargamento de mercancías exportadas, hasta llegar á la desembocadura del río, en cuyo punto desembarca el piloto.

En Bremen, como en Hamburgo, se ha dejado en manos de una compañía la explotación de los almacenes ó depósitos. (En Bremerhaven los grandes almacenes para depósitos de mercancías no existen).

La razón general que se ha hecho valer en favor de este renunciamiento del Estado á la explotación directa de los almacenes, ha sido formulada por la Compañía de Almacenes de Bremen en términos que merecen citarse:

«La recepción, almacenamiento, preparación, reenvío, etc., de las mercancías, son en conjunto operaciones de un carácter completamente comercial, que deben responder ante todo al fin de satisfacer á la clientela. Esto, sólo se consigue efectuando aquellas operaciones de un modo exclusivamente comercial: la dirección de la explotación debe adaptarse á la negociación personal con los comerciantes para obtener su clientela; es preciso que pueda proceder con un espíritu de fácil avenencia (*Kulanz*) cuando se trate de realizar grandes transacciones, de atraer sobre la plaza remesas de mercancías que podían tomar otros caminos, conciliar las cues-

(1) En un escrito presentado al Senado de Bremen en 1888.

tiones surgidas con los clientes, reparar descuidos que ocurrieren, etc.». Es claro que la explotación oficial, teniendo que moverse necesariamente en un círculo de reglamentaciones y tarifas inflexibles, difícilmente podría llenar estas condiciones.

En cuanto á los almacenes de propiedad particular, y que en su gran mayoría sirven á la vez para el comercio especial de su propietario, van desapareciendo,—en Bremen como en todas las grandes ciudades portuarias,—ante las ventajas que ofrecen los depósitos públicos. En efecto: la administración de estos últimos constituye una industria independiente del comercio de mercancías; de donde resulta que los comerciantes, que no pueden generalmente costearse un vasto depósito, «tienen la facilidad de conservar en lugar seguro sus artículos mediante el pago de ciertos derechos proporcionales á la cantidad y al tiempo del depósito, sin verse nunca obligados á pagar alquileres por locales más grandes ó por más tiempo de lo indispensable». Los empleados de estas grandes administraciones se especializan en su género de trabajo, que acaba por alcanzar un grado de perfección en rapidez y seguridad muy rara vez conseguido en los establecimientos particulares.

A estas ventajas generales, se agrega todavía la circunstancia especial de que la utilización de los almacenes públicos permite á los propietarios de los artículos depositados, venderlos ó efectuar con ellos otras operaciones comerciales, sin cambiarlos de lugar; porque es obvio que sólo una institución independiente de los intereses privados de los comerciantes, puede ofrecer las garantías necesarias para servir de base á la expedición y circulación de warrants, por medio de los cuales el traspaso de la propiedad de las mercancías en depósito, se lleva á cabo sin más trámite que la transferencia del documento correspondiente expedido por el propietario del almacén.

Por estas razones la Compañía de Almacenes de Bremen ha monopolizado de hecho la industria del almacenaje de mercancías. No estará pues de más indicar á la ligera el modo de explotación, así como la situación legal y económica de la Compañía.

En el distrito franco, los almacenes generales están dispuestos paralelamente á la dársena en dos grandes filas detrás de los gal-

pones de carga, y separados de éstos por una calle bastante ancha; en tanto que el depósito para cereales del Sicherheitshafen se halla inmediatamente junto al agua. Esta disposición permite, en el distrito franco, la rápida descarga de las mercancías en los galpones y, á la vez, reduce al mínimo la distancia al almacén, de tal modo que la mercancía desembarcada por de pronto en el galpón, puede ser trasladada al almacén por un simple movimiento de grúa;— ventaja ésta tanto más considerable cuanto que sólo una parte muy pequeña de las mercancías que llegan á Bremen son preparadas en la ciudad misma, siendo, al contrario, la mayor parte depositadas por poco tiempo y reexpedidas nuevamente.— Los cereales, en cambio, vienen por grandes partidas á granel, de manera que su clasificación se se lleva á cabo en el galpón.

La Compañía de Almacenes de Bremen se constituyó en 1877. Empezó por edificar varios grandes depósitos en los terrenos que arrendó al Estado, contiguos al Sicherheitshafen, y supo en poco tiempo grangearse á tal punto la confianza del público, que en 1888, con la entusiasta aprobación de la Cámara de Comercio, consiguió del Estado la concesión para explotar todo el tráfico del distrito franco. Según el contrato, el Estado se obliga á construir á su costo las instalaciones y á comprar á la Compañía los almacenes que ésta había edificado en el Sicherheitshafen, con el objeto de unificar la gestión financiera; como compensación, obtiene de la ganancia líquida, primero el 4 % de la suma desembolsada por él, fuera del precio de compra de los terrenos; del resto hasta 50,000 marcos, el 75 %; de 50,000 marcos más de sobrante, el 80 %, y del excedente, el 85 %. La Compañía por su parte toma á su cargo la administración de las instalaciones costeadas por el Estado, tanto para la carga y descarga como para el almacenamiento de las mercancías; recibiendo como compensación las sumas de la ganancia líquida que, de acuerdo con lo recién indicado, resultaren libres. Sin embargo, se le garantiza de hecho el interés de su capital-acciones, por cuanto la mitad de su capital (que era la parte suscripta y pagada de las acciones cuando se celebró el contrato) pasa como caución á poder del Estado, quien paga á la Compañía el 4 % de interés. Cualquier pérdida eventual pesaría toda sobre el Estado, con la reserva de reembolsarse sobre ganancias ulteriores.

La única intervención del Estado en los negocios de la Compañía, consiste en que la Diputación de Puertos y Ferrocarriles fija las tarifas y aprueba en definitiva las modificaciones que se propongan en las mismas.

La principal diferencia que existe entre esta situación de la Compañía de Bremen y la de la Compañía de Hamburgo con respecto al Estado, consiste, como se ve, en que Bremen ha cedido á la Compañía no sólo el suelo, como Hamburgo, sino á la vez el conjunto de las instalaciones, y en que, además, la Compañía de Bremen no explota solamente los almacenes, sino que tiene también en sus manos todo el trabajo de carga y descarga de las mercancías en las dos dársenas más importantes del puerto.

El capital-acciones de la Compañía es de 1:000,000 de marcos. De este capital la suma de 500,000 marcos ha sido suscrita, como acabamos de decir; la otra mitad puede, en cualquier tiempo, exigirse á los accionistas para cubrir pérdidas eventuales.

Como capital de explotación hay una suma redonda de 200,000 marcos disponibles.

El resultado financiero ha sido satisfactorio siempre.

Se han podido pagar con toda puntualidad los intereses del capital invertido por el Estado en los edificios, y éste ha retirado además una renta para el costo de las expropiaciones. Los accionistas, por su parte, han cobrado dividendos de 7 y 8 %.

Véase aquí, el importe de las sumas cobradas por el Estado y los accionistas, durante el quinquenio de 1897-1901:

	1897	1898	1899	1900	1901
	Marcos	Marcos	Marcos	Marcos	Marcos
El Estado					
Intereses . . .	454,886	486,743	493,769	497,799	500,433
Participación en la ganancia . . .	145,868	171,779	95,998	127,994	92,988
Total	600,754	658,522	589,766	625,793	593,421
Los accionistas	34,565	39,137	25,764	31,411	25,233
En dividendos. .	8 %	8 %	7 %	7 %	7 %

En definitiva, la organización del puerto de Bremen es muy semejante á la de Hamburgo, dentro de un cuadro más pequeño y con las salvedades que hemos anotado.

B.—PRINCIPALES DISPOSICIONES LEGALES, REGLAMENTARIAS Y POLICIALES

a) Navegación del Weser superior

1).—SERVICIO DE SEÑALES

Los buques pueden á su entrada ó salida avisar á Bremen ó Bremerhaven, dirigiéndose por medio de señales á determinados faros de la costa (Hoheweg, Meyers Legde, etc.). Estos mismos faros pueden trasmitir telegramas que, de acuerdo con el Código Internacional de Señales, les hayan sido comunicados por los buques. Algunos de dichos faros son estaciones del telégrafo marítimo La tarifa dentro del Imperio, es de 5 Pf. por cada palabra (de 15 letras ó 5 cifras como máximo), con una tasa mínima de 50 Pf.

Los faros de Hoheweg, de Bremerhaven, de Geestemünde, etc., tienen un servicio de señales de tormenta con los signos convencionales del Observatorio Marítimo Alemán.

Para informar á los buques de vela que se hacen á la mar, acerca del viento reinante en Helgoland y Borkum, se ha erigido un semáforo sobre el muelle del faro de Hoheweg, que indica dos veces por día,—á las 8 a. m. y á las 2 p. m.,—la fuerza y dirección del viento en Helgoland y Borkum, conocidas por telegrama. El semáforo trae, de un lado, las indicaciones referentes á Helgoland, y, del otro, las referentes á Borkum.

La dirección del viento se indica por medio de una aguja, móvil sobre un cuadrante; y la intensidad, por el número de brazos levantados del semáforo y de acuerdo con la escala de los vientos de Beaufort. Cuando no se han recibido los anuncios telegráficos de Helgoland ó Borkum, ó cuando se ha dado por inadvertencia una señal equivocada, se iza un globo pintado de negro, sobre el correspondiente lado del mástil del semáforo.

Las señales de niebla se hacen por medio de campana ó de bocina, desde varios faros fijos y flotantes, empleándose en algunos de ellos la bocina á vapor de Pieter.

Las señales del tiempo para el arreglo de los cronómetros, se hacen dos veces por día en Bremerhaven y en Bremen: á $0^h\ 0^m\ 0^s$, tiempo del meridiano medio europeo; y á $0^h\ 0\ \ 0^s$, tiempo medio Greenwich.

Las principales estaciones de señales mareográficas, son las de Hoheweg (en el faro), Bremerhaven (cerca de la esclusa del Alter Hafen), Fünfhausen, puerto de Vegesack y puerto franco de Bremen. La estación del faro de Hoheweg, indica el nivel del agua en ese punto, por medio de señales diurnas y nocturnas consistentes aquéllas en medias esferas y conos colocados sobre brazos horizontales, en el número necesario,—según la altura que se desee indicar,—de 0 50 en 0.50 m. Cada semiesfera representa 1 m; el cono, 0.50 m. En la extremidad del brazo horizontal, hay un índice articulado que, por su posición hacia arriba, horizontal, ó hacia abajo, da las indicaciones respectivas de flujo, alta marea, reflujo De noche, el nivel del agua se indica por medio de luces blancas rojas y verdes. Cada luz blanca indica un metro sobre el cero mareográfico local; una luz roja, medio metro. El flujo se indica por una luz verde; el reflujo, por dos luces verdes colocadas sobre la misma vertical. Los niveles inferiores á cero se indican con la señal de reflujo sola; los superiores á 4.50 m, con la señal de flujo sola. En las otras estaciones el sistema de señales es el mismo, en principio; en Bremen, sin embargo, las señales mareográficas sólo indican el flujo, la alta marea y el reflujo; pero en cambio dan las siguientes indicaciones relativas á Bremerhaven: alta marea y nivel sobre el cero de Bremerhaven.

2) —PRESCRIPCIONES REFERENTES Á LA NAVEGACIÓN

a).—Reglamentación de la navegación en el Weser desde Bremen hasta el faro de Rothesand

Las principales disposiciones que rigen á este respecto, son: la Ordenanza de Bremen, de 22 de mayo de 1901; el Reglamento Policial de Prusia, de 25 de mayo del mismo año; la Circular Ministerial de Oldenburgo, de 8 de junio del mismo año. En ellas se establecen reglas destinadas á garantir la seguridad de la navegación: primero, para las pequeñas embarcaciones de río (incluso las balsas ó armadías), y luego, en general, para toda clase de navíos.

He aquí algunas de las principales obligaciones impuestas á las embarcaciones de la *navegación fluvial*:

Toda embarcación debe llevar á ambos lados de proa ó de popa, en color claro sobre fondo obscuro: el nombre del lugar en que está inscripta, su número de orden y su tonelaje. La altura de las letras y cifras debe ser de seis centímetros, por lo menos.

Los maquinistas de embarcaciones á vapor, tienen que estar provistos de un certificado de capacidad expedido por la oficina competente; certificado que llevarán siempre consigo durante el viaje, para exhibirlo á los empleados que se lo exijan.

Las autoridades respectivas podrán en todo momento ordenar la revisión de un buque. Cualquier defecto que se notare en él deberá ser reparado inmediatamente.

Las embarcaciones estarán provistas á ambos lados de proa y popa, de la escala de calado en centímetros.

En toda embarcación de más de 20 toneladas (42-44 metros cúbicos de capacidad neta), habrá por lo menos un bote en buenas condiciones de construcción y conservación.

Las piezas de madera que constituyen una armadía han de estar ligadas entre sí de una manera sólida y durable. Las armadías que naveguen sobre el Weser no tendrán más de doce metros de ancho y estarán provistas de un timón en cada extremo; sin embargo, las llevadas á remolque, sólo necesitarán un timón á popa.

Las reglas que preceden no se aplican á las embarcaciones de servicio de los empleados oficiales, ni á las de recreo, ni finalmente á las pequeñas embarcaciones que verifican el tráfico de mercado entre localidades muy próximas.

Para todas las embarcaciones en general, es obligatoria la observancia de las prescripciones siguientes—entre otras menos importantes:

En los buques que naveguen con carga completa, la parte descubierta deberá estar provista de plancha de bordo.

La altura libre de bordo (*Freibord*) se ceñirá á estas normas:

I. 1) La altura libre de bordo será: para buques de hasta 10, hasta 20 y más de 20 toneladas; de 15 centímetros, 20 centímetros y 30 centímetros respectivamente, como mínimo.

2) En las embarcaciones abiertas, la altura libre de bordo se mide en el medio del buque, desde el canto superior de la regala fija, en su parte más baja.

3) En los buques con puente fijo, se mide generalmente la altura libre de bordo desde el canto superior del puente fijo en su parte más baja. En ciertos casos, sin embargo, podrá hacerse entrar en cuenta una parte de las falcas, á condición de que éstas sean fijas y no den paso al agua.

II. Una oficina especial (*Freibordamt*) tiene á su cargo fijar en cada caso la altura libre de bordo y hacer colocar sobre los costados del buque la marca correspondiente.

III. El límite inferior de la altura libre mínima, debe ir señalado á cada costado del buque por medio de una lista de 30 centímetros de largo y de 2 centímetros de ancho por lo menos, pintada de un color que se destaque (*Freibordmarke*). El canto inferior de esta lista indicará la máxima penetración del buque en el agua.

IV. La oficina mencionada en II expide los certificados relativos á la altura libre de bordo (*Freibordschein*). Las señales de altura libre de bordo deben ser renovadas, ó por lo menos comprobadas nuevamente, después de transcurridos cinco años de la expedición del certificado, y también después de toda transformación importante efectuada en el buque.

V. El certificado de altura libre de bordo, costará tres ó cuatro marcos, según se trate de un buque de hasta veinte toneladas ó de un buque de mayor tonelaje.

Los buques á vapor al acercarse á embarcaciones pequeñas ó muy cargadas y con poca altura de bordo, ó á dragas ó balsas, tienen la obligación de moderar á tiempo su velocidad, á fin de evitar que la ola que producen ponga en peligro la embarcación á que se acercan En caso necesario, deben parar la máquina completamente, hasta que todo peligro haya desaparecido.

El encallamiento de una embarcación en la canal navegable, ya ocurra intencionalmente ó por descuido, se considera un hecho punible.

Las armadías deben procurar mantenerse fuera de la canal navegable, y no podrán marchar sino de día,—entre la salida y la puesta del sol.

Toda remoción ó deterioro,—intencional ó casual,—de señales de navegación, así como la colocación oficiosa de nuevas señales, se consideran como actos punibles.

β) Prescripciones destinadas á impedir las colisiones de buques

Nota.—Las prescripciones que siguen corresponden en orden y tenor á la «Ordenanza Imperial destinada á prevenir el choque de las Embarcaciones en el Mar», de 9 de mayo de 1897. Las adiciones impuestas por el tráfico fluvial van impresas en bastardilla.

I.—Introducción

§ 1

Las embarcaciones á vapor, mientras naveguen á vela sin usar la máquina, son consideradas como buques á vela; pero desde el momento en que usen la máquina, aunque utilicen á la vez el velamen, se las considera como buques á vapor.

Se incluyen en la categoría de buques á vapor todas las embarcaciones movidas por la potencia de una máquina; *se consideran incluídas en la categoría de buques á vela todas las otras embarcaciones, especialmente también las lanchas y embarcaciones de remolque y los ganguiles de draga, que no posean ó no utilicen la potencia mecánica para su movimiento.*

Se considera que una embarcación está en movimiento, cuando no está ni al ancla, ni amarrada á tierra, ni encallada.

Se equiparan á embarcaciones amarradas á tierra, las amarradas á duques-de-alba, boyas ó dragas.

II.—Luces, etc.

§ 2

La expresión «visible», empleada con referencia á luces, significa «visible en noche obscura y atmósfera despejada».

Las prescripciones relativas á luces, deben observarse,—en todo estado del tiempo,—desde la puesta hasta la salida del sol. Durante esta parte del día no podrán exhibirse luces susceptibles de ser confundidas con las prescriptas en los párrafos que siguen.

§ 3

Todo buque á vapor que se halle en marcha, llevará:

a) en el palo de trinquete ó, si éste no existiere, en la parte anterior de la embarcación, una luz blanca fijada á una altura de seis metros por lo menos sobre el casco. Si la embarcación tiene más de seis metros de manga, la luz se colocará á una altura igual á la manga, sin pasar nunca de doce metros sobre el casco. La luz estará dispuesta y colocada de modo que ilumine un arco no interrumpido de horizonte de veinte rumbos ó divi-

siones de la brújula, diez de cada lado; es decir, desde la dirección de proa hasta dos divisiones hacia popa, más allá de la sección transversal de la embarcación. Su intensidad será tal que resulte visible desde una distancia mínima de cinco millas marinas;

b) del lado de estribor. una luz verde. Esta luz deberá estar dispuesta y colocada de manera que ilumine un arco no interrumpido de horizonte de diez divisiones de brújula, desde la dirección de proa hasta dos divisiones hacia popa más allá de la sección transversal de la embarcación. Su intensidad será tal que resulte visible desde una distancia mínima de dos millas marinas;

c) del lado de babor, una luz roja, dispuesta y colocada en la misma forma que la luz de estribor, y de una intensidad tal que resulte visible desde la misma distancia mínima (2 millas marinas);

d) las linternas de estas dos luces (de babor y estribor) estarán provistas, hacia el interior del buque, de pantallas que se proyecten un metro por lo menos delante del foco luminoso, á fin de que las luces no puedan verse del otro lado por encima de la proa;

e) *las linternas de las luces de babor y estribor deben colocarse en el tercio de proa de la embarcación, en cuanto sea compatible con el modo de construcción y demás disposiciones del buque;*

f) los buques á vapor pueden también, cuando se hallen en marcha, llevar una segunda luz blanca igual á la prescripta en *a*). Ambas luces se fijarán en el plano de quilla, y se colocarán de modo que la de atrás esté por lo menos cuatro y medio metros más alta que la de adelante. La distancia vertical de estas luces debe ser menor que la horizontal.

§ 4

Todo buque á vapor que remolque otra embarcación, debe llevar además de las luces de estribor y babor, dos luces blancas colocadas verticalmente una sobre la otra y *separadas entre sí por una distancia mínima de un metro*. Cuando remolque más de una embarcación, y todo el tren de remolque,—desde la popa del remolcador hasta la de la última embarcación remolcada,—tenga más de ciento ochenta metros de largo, debe llevar una tercera luz blanca, *un metro* más arriba ó más abajo que las otras dos. Cada una de estas luces estará dispuesta y colocada en la forma prescripta en el § 3, letra *a*); bastará sin embargo para la tercera luz, una altura de cuatro metros sobre el casco del buque. El remolcador á vapor puede llevar detrás de la

chimenea una pequeña luz blanca, para servir de guía á las embarcaciones remolcadas. Esta luz estará dispuesta de modo que no ilumine más adelante del plano transversal del remolcador.

§ 5

Las embarcaciones de mar que, á causa de su calado ó de su eslora, están obligadas á navegar por la parte más profunda de la canal, podrán, siempre que un piloto patentado las conduzca, izar las señales siguientes, (1) *de acuerdo con las instrucciones del piloto:*

a) de día, una bandera roja (guión B del Código Internacional de Señales) en el tope de trinquete;
b) de noche, una luz roja, visible de todos los puntos del horizonte, desde una distancia mínima de dos millas marinas, y colocada á dos metros á lo menos por encima de una luz blanca (en el caso de un buque á vapor: por encima de la luz blanca mencionada en el § 3).

En los trenes de remolque, sólo el remolcador está obligado á llevar estas señales.

Las embarcaciones que no sean conducidas por pilotos patentados no podrán nunca llevar estas señales.

§ 6

a) Toda embarcación que, á consecuencia de un accidente, no pueda maniobrarse, llevará á la altura de la luz blanca mencionada en el § 3, letra *a*), dos luces rojas, una sobre otra, distantes entre sí por lo menos dos metros. Si la embarcación es á vapor, la luz blanca será reemplazada por dichas luces rojas (si la embarcación es á vela, la luz blanca no existe, véase § 8). Estas luces rojas se colocarán en el sitio más á propósito para que se vean bien, y su disposición será tal, que resulten visibles de todos los puntos del horizonte, desde una distancia mínima de dos millas marinas. De día, las luces rojas serán reemplazadas por esferas ó cuerpos de forma parecida, pintados de negro, y de un diámetro de 65 centímetros.

b) Cuando un buque esté ocupado en colocar ó levantar un cable de telégrafo *ó de luz eléctrica*, llevará en el sitio en que se prescribe la luz blanca mencionada en el § 3, letra *a*)—y en vez de dicha luz, si el buque es á vapor,—tres luces, colocadas una sobre otra, distan-

(1) Sobre el efecto de estas señales, véase § 23.

ciadas de dos metros por lo menos. La superior y la inferior serán rojas, la del medio blanca, y todas ellas de tal disposición, que resulten visibles de todos los puntos del horizonte desde una distancia mínima de dos millas marinas. De día, estas luces serán reemplazadas por tres cuerpos: el superior y el inferior, de forma esférica y pintados de rojo; el intermedio, de forma romboidal y pintado de blanco; todos ellos de 65 centímetros de dimensión horizontal, por lo menos.

c) Las embarcaciones consideradas en este parágrafo pueden, cuando no están en marcha, prescindir de llevar las luces de estribor y babor.

d) Estas señales deben interpretarse como aviso de que el buque que las lleva no puede maniobrar, ni por consiguiente dejar expedito el pasaje á las otras embarcaciones. No deben considerarse como señales de socorro en el sentido del § 35 de estas disposiciones.

§ 7

Las dragas á vapor deben llevar,—de noche,—una luz blanca á cada lado; y además, una luz roja, verticalmente por encima de la luz blanca, del lado por donde pueden pasar los otros buques. De día, este lado se indicará por medio de una esfera pintada de rojo.

§ 8

Toda embarcación á vela que se halle en marcha y toda embarcación remolcada, deben llevar las mismas luces que se prescriben en el § 3 para los buques á vapor en marcha, con excepción de las luces blancas allí mencionadas. *Los buques á vela sólo podrán llevar luces blancas en el caso del § 5.*

En caso de embarcaciones apareadas, cada una debe llevar las luces prescriptas.

§ 9

Cuando las luces verde y roja de los costados, no pueden colocarse de firme,—como sucede en embarcaciones pequeñas, en marcha con mal tiempo,—deberán, no obstante, mantenerse encendidas para levantarlas á mano con bastante anticipación, cada vez que otra embarcación se aproxime, á fin de evitar un choque. Esto debe hacerse de manera que la luz verde no sea visible de babor, ni la roja de estribor y que, en lo posible, ninguna de ellas ilumine hacia atrás más allá de la segunda división de brújula contada desde la división transversal de la embarcación.

Para asegurar el uso correcto de las luces portátiles, cada linterna estará pintada del color de la luz que lleva y provista de una pantalla para limitar la región iluminada.

§ 10

Las embarcaciones á vapor, de menos de 113 metros cúbicos de capacidad bruta, y las embarcaciones á vela ó remo, de menos de 57 metros cúbicos, no necesitan, cuando se hallen en marcha, llevar las luces mencionadas en el § 3, letras *a*), *b*) y *c*); pero si no llevan dichas luces irán provistas de las siguientes:

1) Embarcaciones á vapor de menos de 113 metros cúbicos,

a) en la parte anterior de la embarcación y á una altura de tres metros por lo menos sobre las falcas, una luz blanca. La luz se colocará en el punto en que pueda verse mejor, y su disposición y colocación responderán á las otras condiciones expresadas en el § 3, letra *a*). Su intensidad será tal que la luz resulte visible desde una distancia mínima de dos millas marinas;

b) luces de costado, verde y roja, dispuestas y colocadas en la forma que prescribe el § 3, letras *b*) y *c*), y de tal intensidad que sean visibles desde una distancia mínima de una milla marina; ó, en su lugar, una linterna de dos colores, que ilumine hacia los lados correspondientes, con luz verde y roja respectivamente, y desde la dirección de proa hasta dos divisiones de brújula más atrás de la dirección transversal de la embarcación. Esta linterna se colocará un metro por lo menos debajo de la luz blanca.

2) En los pequeños botes á vapor, como por ejemplo los que se llevan á bordo de las embarcaciones de mar, puede colocarse la luz blanca á menos de tres metros sobre las falcas, pero siempre sobre la linterna bicolor mencionada en *1*, *b*).

3) Las embarcaciones á vela ó remo, de menos de 57 metros cúbicos de capacidad bruta, deben llevar una linterna siempre lista para ser utilizada, y provista de un vidrio rojo y otro verde. Esta linterna deberá mostrarse con suficiente anticipación, cada vez que otra embarcación se aproxime, y de modo que no pueda verse la luz verde del lado de babor, ni la luz roja, del lado de estribor.

4) *Las embarcaciones abiertas, ya naveguen á vela ó á remo, deben tener á bordo, siempre lista, una linterna de luz blanca, que se usará con la anticipación necesaria para evitar choques con otras embarcaciones.*

Las embarcaciones designadas en este parágrafo no necesitan llevar las luces prescriptas en el § 6, letra *a*) y en el § 13, último inciso.

§ 11

Las embarcaciones de piloto que se hallen de servicio en su estación y ancladas, no necesitan llevar las luces prescriptas para las otras embarcaciones, sino solamente una luz blanca, colocada al tope del mástil y visible de todos los puntos del horizonte; pero, al aproximarse otra embarcación en busca de piloto, deben mostrar una luz de antorcha.

Las embarcaciones de piloto que no se hallen en las circunstancias recién indicadas, llevarán las mismas luces que las otras embarcaciones, según su capacidad.

§ 12

Si una embarcación está á punto de ser alcanzada por otra, debe hacer señales á esa otra desde popa por medio de una luz blanca ó de una luz de antorcha. Los buques á vela pueden llevar fija la luz blanca, y los buques á vapor deben llevarla así. Esta luz irá dentro de una linterna provista de pantallas y colocada y dispuesta de modo tal que la luz ilumine un arco no interrumpido de horizonte de doce divisiones de brújula, seis de cada lado partiendo de popa. La luz será visible desde la distancia de una milla marina por lo menos, y, en lo posible, se hallará á la misma altura que las luces de estribor y babor.

En los trenes de remolque, sólo la última embarcación está obligada á llevar la luz de popa.

§ 13

Toda embarcación anclada, cuando su longitud sea inferior á cuarenta y cinco metros, debe llevar adelante una luz blanca, en el punto de donde pueda verse mejor, á una altura que no exceda á seis metros desde el casco. Dicha luz irá encerrada en una linterna, dispuesta de modo que aquélla pueda verse de todos los puntos del horizonte, y será de tal intensidad que resulte visible desde una distancia mínima de una milla marina.

Toda embarcación cuya longitud iguale ó exceda á cuarenta y cinco metros, debe llevar, mientras esté anclada, dos de estas luces: una en la parte anterior, á una altura sobre el casco comprendida entre seis y doce metros, y la otra á popa y á cuatro metros y medio más abajo que la luz de adelante.

Como longitud de la embarcación se tomará la que indiquen los papeles de á bordo (*Schiffspapiere*).

Toda embarcación encallada en una canal navegable ó en sus proximidades, está sujeta á las mismas prescripciones; pero, además, deberá llevar las dos luces rojas de que habla el § 6, letra *a*).

Las barcas pescadoras y otras embarcaciones abiertas (con excepción de los ganguiles de draga) ancladas fuera de la canal navegable, no necesitan llevar ninguna luz.

Las armadias, mientras estén ancladas, deben llevar á cada extremo una luz blanca.

§ 14

Una embarcación puede emplear para llamar la atención de otras embarcaciones,—además de las luces obligatorias,—señales hechas con antorchas ó con petardos, á condición de que estas señales no se confundan con las de socorro (véase § 35). *También puede, con ese mismo fin, hacer oir durante ocho segundos el silbato á vapor.*

§ 15

Estas disposiciones no modifican las prescripciones especiales relativas al empleo de luces complementarias en la marina de guerra. No limitan tampoco el uso de señales de reconocimiento adoptadas por los armadores con aprobación oficial y dadas á conocer al público.

§ 16

Todo buque á vapor que navegue á vela, pero con la chimenea levantada, deberá llevar de día una señal consistente en un cuerpo de forma redonda, pintado de negro, colocado en la parte delantera del buque, en el lugar más aparente para que pueda verse bien.

III.—Señales sonoras en tiempo nublado, etc.

§ 17

Los buques en marcha deben emplear señales sonoras:

1) si se trata de buques á vapor, con el silbato ó la sirena;
2) si se trata de buques á vela ó de embarcaciones remolcadas, con la bocina de niebla.

Una señal sonora «prolongada» significará en lo que sigue, un sonido de cuatro á seis segundos de duración.

Todo buque á vapor debe estar provisto de un silbato ó sirena poderosos, cuyas vibraciones sonoras sean producidas por el vapor ú otro agente que lo reemplace, dispuestos de modo que el sonido no encuentre tropiezos que lo amortigüen. Estará además provisto de una bocina de niebla, accionada mecánicamente, y, en fin, de una campana capaz de producir un sonido intenso. Toda embarcación de 57 metros cúbicos ó más, de capacidad bruta, debe estar provista de una bocina de niebla y de una campana semejantes; *las armadías sólo tendrán que estar provistas de una campana.*

En tiempo de niebla ó cerrazón, de fuerte lluvia ó de nevada, ya sea de día ó de noche, será obligatorio dar las siguientes señales sonoras:

a) Toda embarcación á vapor que se halle en marcha y con la máquina en actividad, debe dar, cada dos minutos á lo sumo, una señal prolongada.

b) Toda embarcación á vapor que se halle en marcha (véase § 1) pero cuya máquina ha sido parada, debe dar, cada dos minutos á lo sumo, dos señales prolongadas, con un intervalo entre ellas de un segundo más ó menos.

c) Toda embarcación á vela, en marcha, debe hacer oir á intervalos máximos de un minuto: una señal prolongada, si navega con amuras de estribor; dos señales prolongadas (una tras otra), si navega con amuras de babor; y tres señales prolongadas, si navega con viento que dé una componente de popa.

d) Toda embarcación anclada (*sin excluir las armadías*), deberá repicar vivamente la campana por cinco segundos más ó menos, á intervalos máximos de un minuto.

e) Toda embarcación que lleve á remolque otra embarcación; toda embarcación ocupada en colocar ó levantar un cable de telégrafo *ó de luz eléctrica*, y en fin, toda embarcación que no pueda ceder el paso á otra por no hallarse en condiciones de maniobrar convenientemente, deben hacer oir á intervalos máximos de dos minutos una serie de tres señales: la primera prolongada y las dos siguientes breves. Una embarcación remolcada puede hacer oir estas señales, pero le está prohibido hacer oir otras.

Las embarcaciones á vela y los botes de menos de 57 metros cúbicos de capacidad bruta, no están obligados á dar las señales mencionadas; pero, si no las dan, deben hacer notar su presencia por medio de otras señales repetidas cada minuto por lo menos.

IV.—Disminución de la velocidad en tiempo nublado, etc.

§ 18

En tiempo de niebla, cerrazón, lluvia fuerte ó nevada, las embarcaciones deberán moderar la velocidad de su marcha, teniendo en cuenta las circunstancias de cada caso.

Las armadías que no son remolcadas, deben en tales casos detener completamente su marcha y echar ancla fuera de la canal navegable.

Toda embarcación á vapor, al oir una señal de niebla desde la dirección de proa ó desde una dirección intermedia entre la de proa y de costado, sin poder divisar la embarcación de donde proviene la señal, deberá,—en cuanto lo permitan las circunstancias,—detener su máquina y maniobrar con precaución hasta que haya pasado todo peligro de choque.

V.—Desviación de la ruta para evitar colisiones

Cuando lo permitan las circunstancias, puede confirmarse el peligro de un choque, tomando cuidadosamente el rumbo de una embarcación que se acerca; si su rumbo no cambia sensiblemente, debe admitirse que hay peligro de choque.

§ 19

Tan pronto como dos embarcaciones á vela se acerquen una á la otra de tal suerte que pueda temerse un choque, una de ellas deberá ceder el paso á la otra, en la forma que se indica á continuación:

a) La embarcación que navegue con viento largo deberá ceder el paso á otra que navegue barloventeando.
b) La embarcación que barloventee con amuras de babor, deberá ceder el paso á otra que barloventee con amuras de estribor.
c) Si dos embarcaciones navegan con viento largo de diverso costado, la que reciba el viento de babor debe ceder el paso á la que reciba el viento de estribor.
d) Si las dos embarcaciones navegan con viento largo del mismo costado, la que se encuentre á barlovento deberá ceder el paso á la que se encuentre á sotavento.
e) Una embarcación que navegue viento en popa deberá ceder el paso á las otras embarcaciones.

§ 20

Cuando dos embarcaciones á vapor se aproximen entre sí viniendo de direcciones opuestas ó casi opuestas, de modo que pueda temerse un choque, cada una de ellas deberá desviarse hacia estribor á fin de que el cruce se efectúe por babor.

Esta prescripción no es aplicable cuando dos embarcaciones á vapor puedan cruzarse conservando cada una su ruta. Sólo lo es pues, cuando cada una de las embarcaciones ve, —si es de día,—los mástiles de la otra en línea ó casi en línea con los suyos, ó,—si es de noche,—cuando de cada una de las embarcaciones pueden verse las dos luces de costado de la otra.

Tampoco es aplicable cuando,—durante el día,—puede conocerse desde una embarcación que la otra la cruzará delante de proa; ó cuando,—durante la noche,—la luz roja de una de las embarcaciones esté frente á la luz roja de la otra, ó la luz verde de la una frente á la luz verde de la otra; ó cuando se ve de una embarcación una sola de las luces de costado de la otra, hacia proa,—ó, en fin, cuando se ven las dos luces de costado de la otra, pero no hacia proa.

§ 21

Siempre que las rutas de dos embarcaciones á vapor se crucen de tal modo que, de conservarlas ambas, resultare peligro de choque, la embarcación que tuviese la otra á estribor estará obligada á desviarse convenientemente.

§ 22

Cuando una embarcación á vapor y otra á vela naveguen en direcciones tales que, de conservarlas, resultare peligro de choque, la embarcación á vapor deberá ceder el paso á la embarcación á vela.

En la sección del río comprendida entre la desembocadura del Lesum (junto á Vegesack) y Bremen, la embarcación á vela que cruce á una embarcación á vapor, deberá cederle el paso siempre que ésta última haga oir con el silbato á vapor la señal indicada en el § 14; la embarcación á vapor deberá, al mismo tiempo, disminuir su velocidad. Esta prescripción no se aplica á los remolcadores que naveguen solos.

§ 23

A una embarcación que se halle en las circunstancias indicadas en el § 5, deben cederle el paso todas las otras embarciones no provistas de la misma señal.

§ 24

En todos los casos en que, de acuerdo con estas prescripciones, una embarcación haya de ceder el paso á otra, esta última está obligada á conservar su ruta *pero pudiendo disminuir su velocidad.*

N. B.—Sin embargo, cuando por estar nublado el tiempo ó por otra causa, dos embarcaciones se han acercado tanto que el choque de la una contra la otra no podría ser evitado con la sola maniobra de la que está obligada á ceder el paso, la otra deberá también desviarse para evitar la colisión (véase §§ 21 y 33).

§ 25

Toda embarcación que, de acuerdo con estas prescripciones, haya de ceder el paso á otra, evitará cruzar frente á la proa de esta otra siempre que lo permitan las circunstancias.

§ 26

Toda embarcación á vapor que se aproxime á otra, de modo tal que resulte peligro de choque, está obligada, según los casos, ó á disminuir su velocidad, ó á detenerse, ó á retroceder.

§ 27

Sin tomar en cuenta ninguna de las presentes prescripciones, toda embarcación (*exceptuadas las que se indican en el § 5*), que siga á otra acercándose á ella, debe cederle el paso al trasponerla.

Se entiende que una embarcación sigue á otra, cuando se acerca á ella viniendo de una dirección que forme un ángulo de más de dos divisiones de brújula hacia popa de la sección transversal de la segunda embarcación; es decir, cuando las dos embarcaciones marchen en tales direcciones relativas, que una de ellas no vería de noche ninguna de las luces de costado de la otra. El cambio ulterior en el rumbo relativo de ambas embarcaciones no hará aplicables las prescripciones referentes á embarcaciones que se cruzan, sino que la embarcación que seguía á la otra deberá cederle el paso hasta que la haya traspuesto completamente.

Si durante el día una embarcación que se acerca á otra ocupa una posición tal con respecto á ésta que resulte dudoso si la sigue ó no (en el sentido recién definido), deberá considerarse en el peor de los dos casos y desviarse, en consecuencia, dejando libre la ruta á la segunda embarcación.

§ 28

Cuando se encuentren dos embarcaciones, provistas ambas de las señales indicadas en el § 5, ó cuando una siga á la otra acercándosele, les son aplicables las prescripciones generales concernientes á la desviación de la ruta para evitar colisiones.

§ 29

En las canales navegables muy angostas, las embarcaciones á vapor deben marchar manteniéndose, en cuanto sea practicable, del lado de la canal que corresponde al costado de estribor.

§ 30

Las embarcaciones á vela, en marcha, deben desviarse de las embarcaciones á vela ó botes que encuentren ocupados en pescar. Las barcas pescadoras están obligadas por su parte á no obstruir las canales navegables que otras embarcaciones podrían utilizar.

§ 31

En la observancia de estas prescripciones, habrán de tenerse siempre en vista todos los peligros de la navegación, así como aquellas circunstancias especiales que, para evitar un peligro inmediato, obliguen á tomar medidas excepcionales.

VI —Señales sonoras para embarcaciones á la vista

§ 32

Un sonido «breve» significa en este §, un sonido de un segundo de duración aproximadamente.

Cuando dos embarcaciones estén á la vista una de otra, si una de ellas es buque á vapor, hará conocer la marcha que va á seguir, mediante estas señales hechas con el silbato ó la sirena:

Un sonido breve significa:
«dirijo mi marcha á estribor».
Dos sonidos breves significan:
«dirijo mi marcha á babor».
Tres sonidos breves significan:
«marcho hacia atrás á toda máquina».

Cuando una embarcación á vapor se encuentre en la imposibili-

dad de maniobrar, lo avisará á otra embarcación cualquiera que esté á la vista y se le acerque, por medio de cuatro sonidos breves de silbato ó sirena.

VII.—Necesidad de otras medidas de precaución

§ 33

La observancia de todas estas prescripciones no exonera al armador, patrón y tripulación de un buque, de su responsabilidad por las consecuencias de un descuido ú omisión en el empleo de las señales, en el servicio de vigías y en otras medidas de prudencia que son de práctica en la navegación ó que exigen las circunstancias especiales de un caso dado.

VIII.—Reserva relativa á los distritos de los puertos

§ 34

Para los distritos de los puertos, las presentes prescripciones se aplican sólo en cuanto no se opongan los reglamentos especiales de cada puerto.

§ 35

IX.—Señales de socorro

Las embarcaciones que se hallen en peligro y necesiten socorro, de otras embarcaciones ó de tierra, deben valerse para pedirlo, de una ó varias de las señales siguientes:

De día:

1) Tiros de cañón ó petardos, disparados á intervalos de un minuto más ó menos.
2) La señal N. C. del Código Internacional de Señales.
3) La señal de distancia, consistente en una bandera cuadrangular y encima ó debajo de ella un objeto de forma aproximadamente esférica.
4) Cohetes ó balas lucientes, tales como las que se indican más adelante entre las señales nocturnas.
5) Sonido continuado del aparato que se usa para hacer señales de neblina.

De noche:

1) Tiros de cañón ó petardos, disparados á intervalos de un minuto más ó menos.
2) Hogueras encendidas sobre la embarcación, empleándose al efecto barricas de alquitrán ó aceite, etc.
3) Cohetes ó balas lucientes de cualquier clase y color, lanzados á cortos intervalos.
4) Sonido prolongado con el aparato que se usa para señales de neblina.

§ 36

Sólo podrán emplearse señales de socorro, en caso de peligro ó cuando, por cualquier razón, se necesite auxilio inmediato. Quedan exceptuados de esta disposición, los buques de guerra.

X.—Responsabilidad de los armadores y patrones

§ 37

El armador y el patrón son responsables de toda falta ó deficiencia en los aparatos de señales necesarios para cumplir con estas disposiciones. En lo demás, incumbe al patrón la observancia de las mismas.

Las disposiciones especiales en vigor para la marina imperial, no son derogadas ni modificadas por las presentes.

XI.—Disposiciones finales

§ 38

Todo patrón de embarcación ó armadía, deberá tener á bordo un ejemplar de esta ordenanza.

§ 39

Toda contravención á la presente ordenanza será castigada con multa de hasta 60 marcos, á menos que, de acuerdo con otras disposiciones, corresponda una multa todavía mayor.

La ordenanza que antecede ha sido posteriormente complementada en algunos puntos por otras especiales, de las que sólo daremos los títulos y las fechas de su promulgación:

Ordenanza de 13 de diciembre de 1895, relativa á los buques á vapor que se hallen anclados pero con la máquina en marcha. (Estado de Bremen).

Ordenanza de 25 de octubre de 1896, relativa al trasporte de materias peligrosas en buques mercantes. (Estado de Bremen).

Ordenanza de 2 de enero de 1901, relativa á la elección de fondeadero. (Estado de Bremen).

Ordenanza de 3 de marzo de 1903, relativa á las medidas que han de tomarse en caso de naufragar ó encallar un buque en una canal navegable del Weser inferior. (Estado de Bremen).

Ordenanza de 10 de mayo de 1897, relativa al uso de luces y señales en las embarcaciones pescadoras y en las embarcaciones á vapor de servicio en las estaciones de pilotaje. (Imperio alemán).

Ley de 22 de junio de 1899, relativa al derecho de usar la bandera nacional en los buques mercantes. (Imperio alemán).

Ordenanza de 16 de octubre de 1900, relativa á la colocación y disposición de las linternas y pantallas de las luces permanentes de señal; y Circular del Canciller del Imperio, de 8 de diciembre de 1900, relativa al mismo asunto. (Imperio alemán).

Ordenanza de 18 de octubre de 1903, relativa á las voces de mando para el manejo del timón. (Imperio alemán).

b) Control aduanero en el Weser inferior

El control aduanero en el Weser inferior, se rige por normas casi idénticas á las vigentes en el Elba (véase el capítulo consagrado al puerto de Hamburgo). El reglamento de control aduanero para el Weser inferior, fué promulgado por los Estados de Bremen y Oldenburgo en 1.º de septiembre de 1888 y en 9 de agosto del mismo año respectivamente.

c) *Leyes y reglamentos de los puertos de Bremen y Bremerhaven*

1) BREMEN.—LEYES DE 14 DE OCTUBRE DE 1888 (DISTRITO FRANCO) Y DE 16 DE JULIO DE 1895 (DÁRSENA LLAMADA HOLZ-UND FABRIKENHAFEN)

§ 1

El patrón de toda embarcación que entre al puerto está obligado á presentarse lo más pronto posible,—y á más tardar dentro de las 24 horas de su llegada,—á las autoridades del puerto, ante las cuales pondrá de manifiesto los papeles de bordo. También está obligado á anunciar su salida.

De una y otra formalidad están exentos los patrones de remolcadores que entren al puerto ó salgan de él con el único objeto de remolcar á otras embarcaciones.

§ 2

El patrón y sus representantes están obligados á obedecer en todos los casos á las indicaciones de los empleados del puerto en lo relativo especialmente á la elección de fondeadero. Al ocupar su fondeadero, los buques se dispondrán de manera que estén listos para la salida en cualquier momento. Sólo después de obtenido el permiso del respectivo empleado del puerto, podrá un buque moverse del fondeadero que ocupa. Tan pronto como lo exija aquel empleado, debe conducirse el buque á un nuevo fondeadero ó fuera del puerto.

§ 3

Para amarrar y fijar los buques, se usarán exclusivamente las anillas y bolardos. Para amarrar cabos á las tablestacas que sirven de paragolpes, se requiere el permiso especial del empleado competente.

Las escaleras y embarcaderos existentes no deben ser ocupados ni obstruídos con cuerdas ó cables. Las escaleras no deben tampoco utilizarse para amarrar las embarcaciones. Los equipajes y los bultos ó fardos que contienen provisiones de bordo, deben llevarse á pulso sobre las escaleras sin arrastrarlos sobre ellas.

§ 4

Todo patrón de buque está obligado, á requerimiento del empleado respectivo del puerto, á bracear ó poner á pique las vergas, á izar el ancla hasta debajo de la serviola ó del escobén, ó á meterla á bordo.

El empleado del puerto puede también en cualquier momento, ordenar que se meta á bordo el botalón de proa, las serviolas y las lanchas de costado, y que se ponga á pique el bauprés.

Para no molestar el tráfico de ferrocarril sobre las vías de quai del lado del agua, los patrones de buque evitarán que las escaleras y planchadas que hagan colocar desde bordo hasta los muros de quai, avancen ó se eleven más de un metro desde el canto exterior del muro.

§ 5

Las embarcaciones cargadas con explosivos, petróleo, nafta ú otras sustancias fácilmente inflamables, sólo podrán permanecer en el distrito franco después de obtenido un permiso especial del Capitán de puerto ó su representante, y observando las condiciones que éste imponga para alejar el peligro de incendio. O, si así lo ordena el Capitán de puerto ó su representante, se mantendrá á bordo de la embarcación una guardia á costo del patrón y en la forma que aquél determine.

Esto último se aplica igualmente al caso de embarcaciones que se desee cargar con las sustancias indicadas.

§ 6

Los buques á vapor, al entrar al puerto ó salir de él, y dentro del puerto mismo, deben navegar con poca velocidad, y desviarse de los buques á vela ó contener su marcha al encontrarse con ellos. Los buques de hélice no usarán ésta en la proximidad de los quais. Al lanzar vapor ó agua caliente por las aberturas de los costados del buque, se tomarán las precauciones necesarias para evitar todo peligro á las personas que se hallen en otros buques ó botes.

Al cruzarse en direcciones opuestas dos buques dentro del puerto, cada uno de ellos pondrá su timón á babor.

§ 7

No podrá empezarse la carga ó descarga de un buque hasta después de despachada la correspondiente boleta de aviso *(Meldeschein)* por el Capitán de puerto.

Ningún buque podrá salir del puerto sin munirse antes de un pase *(Passierschein)*, firmado por el Capitán de puerto. Este pase no será expedido hasta que se haya demostrado que las prescripciones relativas á la declaración de mercancías y derechos de consumo se han cumplido, y que los derechos de puerto han sido satisfechos de acuerdo con la tarifa.

§ 8

El correspondiente empleado del puerto tratará de que la utilización de los sitios de carga y descarga se lleve á efecto, en lo posible, de acuerdo con el orden en que se hayan dado los avisos de que habla el § 1.

Los buques descargados y que aun no han empezado á cargar, así como los buques que no tengan todavía en orden los aparejos y maquinaria para la carga y descarga, cederán la preferencia á los que ya estén listos para emprender estas operaciones.

Todo buque debe llevar, visible y claro, el nombre, las letras ó el número que lo designan.

§ 9

En todo buque habrá la tripulación suficiente para que pueda ser halado en cualquier tiempo, sin demora, cuando así lo requiera el empleado respectivo del puerto; so pena de mandarse efectuar esta maniobra, si se la juzgare necesaria, á costa del patrón del buque.

§ 10

Cuando se desee cargar lastre, el sitio para el objeto será designado por el empleado competente. El lastre se embarcará de modo que no caiga al agua parte de él, á cuyo efecto el patrón está obligado á tomar las providencias necesarias.

Está prohibido arrojar al agua cenizas, desechos ó residuos de cualquier clase. Estas materias deberán llevarse á tierra y depositarse en el paraje que indique el empleado. A pedido del patrón, se pondrá á disposición suya, mediante el pago correspondiente, un bote destinado al transporte de dichos residuos del buque á tierra.

§ 11

Si se produjere un incendio en el distrito franco ó en sus cercanías, la tripulación de cada buque fondeado en el puerto, está obligada á trasladarse á bordo y poner los botes pertenecientes al buque á disposición de las autoridades del puerto.

§ 12

El uso de la luz á bordo, sólo se permite en linternas convenientemente cerradas. En los compartimientos para carga y provisiones, so-

lamente se podrán encender bujías ó lámparas de aceite vegetal; y se prohibe por lo tanto para el alumbrado, el petróleo y otros aceites etéricos. La aplicación de la luz eléctrica á bordo, es permitida.

En los compartimientos de las máquinas y calderas se permite el uso de luces descubiertas, á condición de emplear como combustible bujías ó aceite vegetal.

Para conservar á bordo las cenizas y trapos impregnados de aceite ó grasa que se emplean en la limpieza de los objetos metálicos, habrá recipientes resistentes al fuego y convenientemente cerrados.

§ 13

Sólo se permitirá el uso de fuego á bordo para cocina y calefacción, hasta las diez de la noche, y en hogares que no ofrezcan ningún peligro Sin embargo, en los buques á vapor se podrá en todo tiempo emplear el fuego para la calefacción.

Es prohibido fumar á bordo mientras se efectúe la carga ó descarga; esta prohibición es absoluta en los compartimientos de carga del buque.

Podrá emplearse una máquina á vapor sobre cubierta, sólo cuando se haya obtenido para ello la autorización del respectivo empleado del puerto, y sometiéndose á todas las indicaciones de este empleado.

La fumigación, con objeto de exterminar ratas, etc., no podrá llevarse á cabo sin previo permiso del empleado competente, quien dará las instrucciones para el caso.

§ 14

Está prohibido cocer á bordo substancias fácilmente inflamables, como aceite, pez, resina, brea, etc ; y en tierra, la operación sólo es permitida en los parajes designados por las autoridades del puerto.

§ 15

Los tripulantes no pueden bajar á tierra con armas.

§ 16

Los objetos abandonados en el puerto, como ser maderas, restos de embarcaciones, etc., serán removidos y conservados en lugar adecuado, á costa del propietario.

§ 17

Así los patrones de buques, como los cargadores y destinatarios, deben conformarse estrictamente con las órdenes que, acerca de la carga y descarga del buque, reciban de los empleados del puerto.

Las quejas contra las órdenes de estos empleados deben presentarse á la Diputación de Puertos y Ferrocarriles, dentro del plazo máximo de una semana, so pena de no ser tamadas en consideración.

§ 18

Las contravenciones á este Reglamento serán castigadas con multas de hasta sesenta marcos ó prisión de hasta quince días.

(Disposición especial para el Holz und Fabrikenhafen, 30 de enero de 1900).

Se prohibe echar cabos ó cables desde los costados de la dársena hasta los duques-de-alba ó hasta los buques amarrados á los duques-de-alba, y también tender cables de un costado á otro de la dársena excepto para halar un buque y por el tiempo indispensable que requiera esta operación. (1)

2) BREMERHAVEN

a) *Ley del puerto (30 de marzo de 1884)*

§ 1

La Dirección del Puerto de Bremerhaven estará formada por el Director de las construcciones del puerto, el primer Capitán del puerto y el representante de la Bailía (*Amt*) de Bremerhaven. Esta Dirección constituye la autoridad administrativa encargada de ejecutar todas las reglamentaciones y órdenes especiales promulgadas ó impartidas por el Senado y por la Diputación de Puertos y Ferrocarriles, referentes al puerto de Bremerhaven.

Con todo, los cometidos de las autoridades administrativas mencionados en los §§ 94-97 de la ley de 25 de junio de 1879 relativa á la aplicación del Código de Procedimientos del Imperio, serán ejercidos por la Bailía de Bremerhaven.

Corresponde especialmente á los Capitanes del puerto y á sus subalternos la vigilancia del puerto y de los buques que lo visiten.

Las quejas contra los Capitanes del puerto, se presentarán á la Dirección del puerto; las quejas contra ésta, al Senado.

---

(1) Las disposiciones legales relativas á la *explotación* de las instalaciones portuarias en el distrito franco y en el Holz und Fabrikenhafen, van más adelante en la sección consagrada á la Compañía de los Almacenes generales de Bremen, en cuyo poder se halla dicha explotación.

§ 2

La Dirección del puerto, con autorización del Senado, emitirá las reglamentaciones generales de carácter policial, necesarias para el mantenimiento del orden y la seguridad en el puerto y las zonas adyacentes.

§ 3

Todos están obligados á acatar las disposiciones de la Dirección, de los Capitanes del puerto y de los empleados subalternos, destinadas á mantener el orden en el puerto. Los funcionarios y empleados de la Dirección, así como los empleados de la Policía de Bremerhaven, tienen derecho á entrar en todo tiempo en los buques que se hallen en el puerto.

§ 4

Todo acto ú omisión contrarios á las reglamentaciones generales de la Dirección del puerto ó á las disposiciones especiales tomadas por ésta ó por los empleados del puerto, se castigarán con multas de hasta 150 marcos ó con prisión equivalente, bajo reserva de otras penas que pudieren corresponder por las leyes penales generales, y de la obligación de indemnizar los daños causados. Cuando el acto ú omisión sean imputables á alguno ó algunos de los tripulantes ó de los trabajadores auxiliares ocupados al servicio del buque, y si el culpable ó los culpables no pudieran ser habidos antes de la partida de aquél, la pena correspondiente se aplicará al patrón.

§ 5

Cuando un buque sea causa de daños ó deterioros producidos en las obras de las dársenas, esclusas, quais ú otras instalaciones de propiedad pública, el patrón, como representante del buque, estará obligado á la indemnización correspondiente; á menos que pueda demostrar ó que resulte de las circunstancias, la verosimilitud si no la certeza, de que el daño no se produjo por culpa de la tripulación ni de los trabajadores auxiliares, ni á causa de alguna deficiencia del buque, de sus aparejos, etc.

§ 6

En caso de omisión ó demora por parte del patrón de una nave, en ejecutar cualquiera de los trabajos que le incumben,—de acuerdo

con la reglamentación del puerto,—y particularmente en caso de ausencia del patrón y de su representante ó apoderado, el Capitán del puerto podrá mandar que se efectúen dichos trabajos por cuenta del buque.

Esta atribución se hará valer especialmente cuando un buque se vaya á pique dentro del puerto y no sean inmediatamente puestos á flote ó removidos el buque y su cargamento.

El Capitán del puerto está de igual modo autorizado para hacer remover á costa de su propietario cualquier objeto que fuere dejado sobre los quais ó en los depósitos públicos sin el correspondiente permiso. Si el propietario de tales objetos no se hace cargo de ellos después de pagar los gastos de la remoción y el alquiler del depósito,—para lo cual tendrá un plazo de ocho semanas,—los objetos podrán ser vendidos en pública subasta, por cuenta del propietario, previo aviso á la persona interesada.

Si esta persona no es conocida, el aviso se podrá publicar en los diarios.

§ 7

De las multas establecidas en los § § 4 (2.º inciso), 5 y 6 contra el patrón, los tripulantes y los trabajadores al servicio de un buque, así como de los gastos é indemnizaciones, responde el buque mismo y su cargamento; sin perjuicio del recurso del propietario del buque contra los culpables.

§ 8

El cobro de todos los gastos del puerto, incluyendo alquiler de grúas, honorarios de pilotos y boteros, y derechos de faros y boyas, (1) lo efectuará la Dirección del puerto, por vía administrativa. No se permitirá á un buque abandonar el puerto, antes del pagamento de los gastos, multas, indemnizaciones y derechos que graviten sobre él.

§ 9

El Estado de Bremen no responde de los daños y perjuicios que puedan sufrir los buques en el distrito del puerto: ya sean esos daños y perjuicios ocasionados por otros buques, ó por personas ocupadas al servicio de esos buques ó en la carga y descarga de los mismos; ya sean ellas causadas por defectos de las obras del puerto é instalaciones anexas; ya lo sean, en fin, por cualquier otra circunstancia.

(1) Véase: III TARIFAS.

§ 10

La manutención de los tripulantes necesitados de socorro que no hayan sido recogidos aun por la autoridad á que corresponda ese deber, está á cargo del propietario del buque.

Sin embargo, cuando los gastos de dicha manutención incumban á otros particulares ó autoridades, se recabará oficialmente su importe para resarcir al propietario del buque que lo haya pagado.

Acordado por el tratado de Bremen el 30 de marzo de 1884.

β) Reglamentación

La reglamentación [1] de la ley que antecede, no difiere en el fondo de las reglamentaciones referentes á los puertos de Hamburgo y Bremen, más que en detalles impuestos por las condiciones locales. Por esta razón creemos innecesario trans cribirla.

d) Plazos para desembarcar las mercancías.— Ley del Estado de Bremen de 12 de julio de 1901

§ 1

Para las embarcaciones de mar, regirán las presentes disposiciones, siempre que las partes interesadas no hayan fijado por contrato los plazos de desembarco.

§ 2

Tratándose del cargamento completo de un buque, el plazo de desembarco será:

1) para buques á vela:

de hasta		50	toneladas	de registro	neto	. . . . .		2	días
» más de		50	»	»	»	» hasta	1C0 .	3	»
»	» »	100	»	»	»	»	150 .	4	»
»	» »	150	»	»	»	»	200 .	5	»
»	» »	200	»	»	»	»	250 .	6	»
»	» »	250	»	»	»	»	300 .	7	»

(1) Promulgada el 20 de diciembre de 1890.

de	más	de	300	toneladas	de	registro	neto	hasta	350	8	días
»	»	»	350	»	»	»	»	»	400	9	»
»	»	»	400	»	»	»	»	»	500	10	»
»	»	»	500	»	»	»	»	»	600	11	»
»	»	»	600	»	»	»	»	»	700	12	»
»	»	»	700	»	»	»	»	»	800	13	»
»	»	»	800	»	»	»	»	»	900	14	»
»	»	»	900	»	»	»	»	»	1,000	15	»
»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	1,200	16	»
»	»	»	1,200	»	»	»	»	»	1,400	17	»
»	»	»	1,400	»	»	»	»	»	1,600	18	»
»	»	»	1,600	»	»	»	»	»	1,800	19	»
»	»	»	1,800	»	»	»	»	»	2,000	20	»
»	»	»	2,000	»	»	»	»	»	2,200	21	»
»	»	»	2,200	»	»	»	»	»	2,400	22	»
»	»	»	2,400	»	»	»	»	»	2,600	23	»
»	»	»	2,600	»	»	»	»	»	2,800	24	»
»	»	»	2,800	»	»	»	»	»	3,100	25	»
»	»	»	3,100	»	»	»	»	»	3,400	26	»
»	»	»	3,400	»	»	»	»	»	3,700	27	»
»	»	»	3,700	»	»	»	»	»	4,000	28	»
»	»	»	4,000	»	»	»	»	»	4,300	29	»
»	»	»	4,300	»	»	»	»	»	4,700	30	»
»	»	»	4,700	»	»	»	»	»	5,100	31	»

y en adelante, por cada 400 toneladas, un día más;

2) para buques á vapor:

de	hasta		200	toneladas	de	registro	neto	. . . . .		2	días
»	más	de	200	»	»	»	»	hasta	300	3	»
»	»	»	300	»	»	»	»	»	400	4	»
»	»	»	400	»	»	»	»	»	600	5	»
»	»	»	600	»	»	»	»	»	800	6	»
»	»	»	800	»	»	»	»	»	1,000	7	»
»	»	»	1,000	»	»	»	»	»	1,300	8	»
»	»	»	1,300	»	»	»	»	»	1,600	9	»
»	»	»	1,600	»	»	»	»	»	1,900	10	»
»	»	»	1,900	»	»	»	»	»	2,300	11	»
»	»	»	2,300	»	»	»	»	»	2,700	12	»
»	»	»	2,700	»	»	»	»	»	3,100	13	»
»	»	»	3,100	»	»	»	»	»	3,500	14	»
»	»	»	3,500	»	»	»	»	»	4,000	15	»
»	»	»	4,000	»	»	»	»	»	4,500	16	»
»	»	»	4,500	»	»	»	»	»	5,000	17	»

y en adelante, para cada 500 toneladas, un día más.

§ 3

Para un buque cargado exclusivamente con madera, el plazo para el desembarque será:

1) Para buques á vela de un tonelaje de registro neto de:	Cuando el desembarco empiece en el período entre el 1.º de marzo y el 31 de octubre	Cuando el desembarco empiece en el período entre el 1.º de noviembre y el último día de febrero
hasta 100 toneladas	6 días	6 días
de más de 100 » 200 »	7 »	7 »
» » » 200 » 300 »	8 »	8 »
» » » 300 » 400 »	10 »	10 »
» » » 400 » 500 »	12 »	12 »
» » » 500 » 600 »	13 »	14 »
» » » 600 » 700 »	14 »	15 »
» » » 700 » 800 »	15 »	16 »
» » » 800 » 900 »	16 »	17 »
» » » 900 » 1,000 »	17 »	18 »
» » » 1,000 » 1,100 »	18 »	19 »
» » » 1,100 » 1,200 »	19 »	20 »
» » » 1,200 » 1,300 »	20 »	21 »
» » » 1,300 » 1,400 »	21 »	22 »
» » » 1,400 » 1,500 »	22 »	23 »

y en adelante, para cada 100 toneladas, un día más.

2) Para buques á vapor de un tonelaje de registro neto de:						Cuando el desembarco empiece en el período comprendido entre: el 1.° de marzo y el 31 de octubre.	el 1.° de noviembre y el último día de febrero.
			hasta	200	toneladas	3 días	4 días
más	de	200	»	300	»	4 »	5 »
»	»	300	»	400	»	5 »	6 »
»	»	400	»	600	»	6 »	7 »
»	»	600	»	800	»	7 »	8 »
»	»	800	»	1,000	»	8 »	9 »
»	»	1,000	»	1,200	»	9 »	10 »
»	»	1,200	»	1,400	»	10 »	11 »
»	»	1,400	»	1,600	»	11 »	12 »
»	»	1,600	»	1,800	»	12 »	13 »
»	»	1,800	»	2,000	»	13 »	14 »

y en adelante, para cada 200 toneladas, un día más.

§ 4

Para un buque cargado exclusivamente con salitre, el plazo para el desembarco será, para un tonelaje de registro neto de:

					Del 1.° de marzo al 31 de octubre.	Del 1.° de noviembre al último día de febrero.
		hasta	300	toneladas	10 días	11 días
más de	300	»	350	»	11 »	12 »
» »	350	»	400	»	12 »	13 »
» »	400	»	450	»	13 »	14 »
» »	450	»	500	»	13 »	15 »
» »	500	»	600	»	14 »	16 »
» »	600	»	700	»	15 »	17 »
» »	700	»	800	»	16 »	18 »
» »	800	»	850	»	17 »	19 »
» »	850	»	900	»	17 »	20 »
» »	900	»	1,000	»	18 »	21 »
» »	1,000	»	1,200	»	19 »	22 »
» »	1,200	»	1,300	»	20 »	23 »
» »	1,300	»	1,400	»	20 »	24 »
» »	1,400	»	1,600	»	21 »	25 »
» »	1,600	»	1,800	»	22 »	26 »
» »	1,800	»	1,900	»	23 »	27 »
» »	1,900	»	2,000	»	23 »	28 »
» »	2,000	»	2,200	»	24 »	29 »
» »	2,200	»	2,400	»	25 »	30 »
» »	2,400	»	2,500	»	26 »	31 »
» »	2,500	»	2,600	»	26 »	32 »
» »	2,600	»	2,800	»	27 »	33 »
» »	2,800	»	2,950	»	28 »	34 »
» »	2,950	»	3,100	»	28 »	35 »
» »	3,100	»	3,400	»	29 »	36 »
» »	3,400	»	3,550	»	30 »	37 »
» »	3,550	»	3,700	»	30 »	38 »
» »	3,700	»	4,000	»	31 »	39 »
» »	4,000	»	4,150	»	32 »	40 »
» »	4,150	»	4,300	»	32 »	41 »
» »	4,300	»	4,600	»	33 »	42 »
» »	4,600	»	4,800	»	34 »	43 »
» »	4,800	»	5,000	»	34 »	44 »

y en adelante, para cada 400 toneladas, un día más.

§ 5

Si en los casos de los § § 2, 3 y 4 un buque ha sido cargado en parte solamente, ó antes de su llegada al puerto fué descargado en parte, el peso del cargamento servirá de base,—mediante la regla siguiente,—para calcular el tonelaje de registro neto, del cual depende el plazo de desembarco: se considerará equivalente á una tonelada de registro neto, cada dos toneladas de carga desembarcada, si se trata de un buque á vapor; ó cada 1.5 toneladas, si se trata de un buque á vela.

§ 6

Para buques cargados exclusivamente de arroz, el plazo de desembarco se calculará sobre un término medio de cuatrocientas toneladas de carga desembarcada diariamente.

§ 7

Para buques á vela cargados exclusivamente de pizarra, el plazo de desembarco será:

a) Un día por cada veintena de toneladas de carga, ó fracción, siempre que la capacidad neta del buque no exceda á doscientas toneladas de registro.
b) Un día por cada veinticinco toneladas de carga ó fracción de veinticinco toneladas, cuando la capacidad del buque sea mayor.

§ 8

Para determinar el momento á partir del cual debe empezarse el cómputo del plazo de desembarco, se tendrá en cuenta lo dispuesto por el artículo 594 del Código de Comercio. [1]

Los domingos y días de fiesta no se cuentan en este cómputo.

e) Disposiciones de carácter sanitario

1) CIRCULAR DEL CANCILLER DEL IMPERIO, RELATIVA AL CONTROL DE POLICÍA SANITARIA APLICABLE Á LOS BUQUES QUE ENTREN EN UN PUERTO ALEMÁN

Las prescripciones que van á continuación fueron comunicadas por circular á los Gobiernos de la Confederación alemana

(1) Véase página 187 (capítulo consagrado al puerto de Hamburgo).

con fecha 2 de abril de 1895. Otras circulares de fechas 1.º de febrero y 15 de noviembre de 1897 y 21 de enero de 1898, modificaron después algunos detalles. Del texto definitivo tomamos las principales disposiciones, que son las siguientes:

§ 1

Todo buque que entre en un puerto alemán estará sujeto al control de la Policía sanitaria,

1) cuando en el puerto de salida ó durante el viaje hubieren ocurrido á bordo casos de cólera, fiebre amarilla ó peste,
2) cuando venga de un puerto para cuyas procedencias se haya ordenado el control de Policía sanitaria.

§ 2

El control de Policía sanitaria previsto en el § 1, cuando se trate de fiebre amarilla sólo tendrá lugar dentro de la época del año comprendida entre el 15 de mayo y el 15 de septiembre.

§ 3

Todo buque sujeto al control de Policía sanitaria (§ 1) deberá izar en el palo de trinquete una bandera amarilla tan pronto como entre en la vía navegable que conduce al puerto, y en todo caso cuando se acerque hasta hallarse á la vista del puerto. (1)

No podrá comunicar con tierra ni con otros buques (salvo con los de la aduana) sino para tomar piloto ó hacerse remolcar. Tampoco podrá arriar la bandera amarilla hasta que, por orden de las autoridades del puerto, (2) haya sido declarado en libre plática. La prohibición de comunicar con tierra ó con otros buques, se refiere tanto á la tripulación como á todos los pasajeros.

Está prohibido á los particulares todo tráfico ó comunicación con un buque que lleve la bandera amarilla. Quienquiera que viole esta prohibición, será tratado como si perteneciese al buque.

§ 4

Al entrar un buque en el puerto, el piloto y la autoridad del puerto (2) se informarán,—interrogando al patrón ó á su representante,—de si

(1) Para los puertos del Weser, *tan pronto como aviste el faro de Hoheweg*.
(2) En Bremen, la *Oficina de Cuarentenas*.

el § 1 tiene aplicación al buque; y en caso afirmativo, cuidarán de que se cumplan las disposiciones del § 3.

§ 5

. . . .

§ 6

Todo buque sujeto al control de Policía sanitaria (§ 1), junto con las personas que se hallaren en él, serán sometidos,—á la brevedad posible, pero no durante la noche sin embargo,—al examen de un médico oficial. (1) Del resultado de este examen médico, dependerá en cada caso el tratamiento ulterior del buque.

§ 7

Si hay cólera á bordo del buque, ó si han ocurrido casos de cólera dentro de los últimos siete días antes de su llegada al puerto, el buque se considerará infestado y quedará sujeto á las siguientes disposiciones:

1) Los enfermos que se hallen á bordo serán desembarcados y llevados á un local aislado, convenientemente dispuesto para su tratamiento. En este local deberán estar separados los enfermos en quienes se hubiere comprobado la existencia del cólera, de aquellos que sólo presenten síntomas sospechosos. Unos y otros quedarán allí hasta su curación ó hasta que desaparezcan los síntomas sospechosos.
2) Los cadáveres que se hallen á bordo, serán enterrados inmediatamente con todas las precauciones necesarias.
3) Las demás personas (pasajeros y tripulantes) quedarán todavía sometidos á la observación sanitaria, por un tiempo que dependerá del estado sanitario del buque y del momento en que tuvo lugar el último caso de enfermedad; pero que no excederá nunca á un término de cinco días. Para que la observación sanitaria pueda efectuarse, se prohibirá á aquéllas que abandonen el buque ó,—si á juicio de la autoridad del puerto (1) su desembarco es posible y conveniente,—se les llevará á tierra, destinándoseles un local aislado [........].

   Los pasajeros que demuestren no haber estado en contacto con

(1) El *Médico de cuarentenas*, en Bremen.

enfermos de cólera, pueden ser dispensados de la observación sanitaria, una vez que el médico oficial compruebe que no presentan síntomas que hagan temer la presencia de la enfermedad. No obstante, en tales casos la autoridad del puerto (1) avisará sin demora á las autoridades policiales del lugar á donde primero se dirijan los pasajeros, la próxima llegada de éstos; á fin de que puedan ser sometidos allí á la vigilancia de la Policía sanitaria.

Si la observación de los tripulantes tiene lugar á bordo, sólo se les permitirá desembarcar, durante el plazo de la observación, si el servicio del buque así lo exigiere.

4) Serán desinfectadas todas las ropas y vestidos y, en general, todos los efectos de los pasajeros y de la tripulación, que á juicio del médico oficial hayan de considerarse contaminados por las evacuaciones de los coléricos. También se desinfectarán los compartimientos del buque y todas las partes del mismo que se hallen en tales condiciones.
5) El agua de quilla *(Bilgewasser)*, cuando pueda suponerse que contenga gérmenes del cólera, será también desinfectada, y vaciada luego á bomba, en cuanto sea posible.
6) El agua tomada para lastre en un puerto infestado,—en caso de tener que extraérsela en el puerto de destino,—deberá ser antes desinfectada. Si la desinfección no es posible, habrá que proceder á la extracción del agua en alta mar.
7) El agua de beber que se halle á bordo, será desinfectada, arrojada fuera del buque y reemplazada por buena agua potable; á menos que haya completa seguridad de que ella no contiene ningún germen morboso.

En todos los casos, se pondrá el mayor cuidado para impedir que se arrojen del buque en el puerto, evacuaciones de coléricos ó agua de calidad sospechosa que no hayan sido previamente desinfectadas.

§ 8

Si en un buque han ocurrido casos de cólera, pero no en los últimos siete días antes de su llegada, el buque será considerado sospechoso. Después del examen médico (§ 6), su tripulación será sometida á la vigilancia sanitaria, siempre que el médico oficial lo considere necesario, por un plazo que no exceda á cinco días contados desde la hora de la llegada del buque. Podrá prohibirse que durante cierto

(1) La *Oficina de Cuarentenas*, en Bremen.

plazo la tripulación baje á tierra, en cuanto no se opongan á esta prohibición necesidades del servicio del buque [....]. A los pasajeros se les permitirá que continúen su viaje; sin embargo, cuando el médico oficial considere necesaria la vigilancia sobre ellos por más tiempo, la autoridad del puerto (1) dará aviso inmediato de la próxima llegada de los mismos, á la autoridad competente del lugar á donde se dirijan primero, á fin de que puedan allí ser sometidos á la vigilancia de la Policía sanitaria.

Si el resultado del examen médico da fundamento á la sospecha de que algunas de las personas que viajan en el buque llevan los gérmenes *(Krankheitsstoff)* del cólera, podrán las mismas, por orden del médico oficial, ser tratadas como si pertenecieran á un buque infestado (§ 7, números 1 y 3).

En lo demás, se aplicarán las disposiciones del § 7, números 4 y 7.

§ 9

Un buque que no haya tenido á bordo, ni antes de su partida, ni durante el viaje, ni á su llegada, ningún caso de enfermedad ó muerte producida por el cólera, será considerado limpio, aun cuando venga de un puerto para cuyas procedencias se haya ordenado el control sanitario; y se le pondrá en libre plática, siempre que el examen médico (§ 6) dé un resultado satisfactorio, y si fuere necesario, después de cumplidas las prescripciones del § 7, números 5 y 7.

Si el examen médico da fundamento á la sospecha de que algunos de los ocupantes del buque llevan los gérmenes del cólera, ó si el viaje del buque ha durado menos de cinco días, podrán los pasajeros y tripulantes, por orden del médico oficial, ser sometidos á la vigilancia sanitaria, de acuerdo con las prescripciones del § 8.

§ 10

Tratándose de buques que traen muchos pasajeros, en particular de los que conducen emigrantes ó reempatriados, así como de buques en condiciones sanitarias excepcionalmente malas, podrán las autoridades del puerto (1) tomar medidas más severas que las prescriptas en los § § 7 y 9.

§ 11

La introducción y tránsito de mercancías y de objetos de uso personal, provinientes de buques que se hallen en las condiciones in-

---

(1) *Oficina de Cuarentenas*, en Bremen.

dicadas en los § § 7 y 9, sólo están sometidas á aquellas limitaciones que establezcan las leyes respecto al tráfico ó comercio de ropas y vestidos usados, trapos, etc.

Sin embargo, los objetos que á juicio del médico oficial deban considerarse infectados por evacuaciones de coléricos, no podrán sin previa desinfección introducirse ni transportarse por el territorio alemán.

§ 12

Si hallándose un buque en las condiciones de los § § 7 y 9, no quiere someterse á las prescripciones que se le impongan, queda libre de volver á hacerse á la mar. Puede, con todo, obtener permiso, sujetándose á las medidas de precaución necesarias (aislamiento del buque, de la tripulación y de los pasajeros; prohibición de bombear el agua de quilla sin antes desinfectarla; reemplazo de la provisión de agua existente á bordo por buena agua potable, y otras semejantes), para descargar sus mercancías y desembarcar sus pasajeros, siempre que éstos se conformen con las disposiciones que tome la autoridad del puerto [1].

§ 13

Si un buque ha tenido durante el viaje casos de fiebre amarilla después de efectuado el examen médico (§ 6), los atacados que aun pudiere haber á bordo serán aislados, ya sea en el buque mismo, ya sea en tierra en un local apropiado. Las personas que hayan estado en contacto con enfermos de fiebre amarilla ó con personas de quienes se sospeche que están atacadas de esta enfermedad, pueden, si no han transcurrido todavía siete días desde la manifestación del último caso, ser sometidas á observación (con ó sin restricciones respecto á cambio de residencia) por un plazo máximo de cinco días.

Los objetos que hayan sido usados por enfermos de fiebre amarilla, y los compartimientos del buque donde esos enfermos hayan permanecido, serán desinfectados.

Los cadáveres que se hallen á bordo serán enterrados con las precauciones necesarias.

Los buques provenientes de un puerto infestado, pero que no hayan tenido á bordo casos de fiebre amarilla, serán puestos en libre plática inmediatamente después del examen médico (§ 6).

(1) *Oficina de Cuarentenas*, en Bremen.

§ 14 a

Si un buque tiene peste [1] á bordo, ó la ha tenido en los últimos doce días luego de efectuado el examen médico (§ 6), se dará aviso telegráfico del hecho á la autoridad competente superior del Estado [2] y al Consejo imperial de Higiene.

§ 14 b

Si un buque tiene peste á bordo, ó si ha habido en él casos de peste en los últimos doce días que precedieron á su llegada, se le considerará infestado y quedará sometido á las siguientes disposiciones:

1) Los enfermos que se hallen á bordo serán desembarcados y llevados á un local aislado y convenientemente dispuesto para su tratamiento, separando los enfermos en quienes se ha comprobado la existencia de la peste, de aquellos que sólo presenten síntomas sospechosos; y permanecerán allí hasta su curación ó hasta que desaparezcan estos síntomas.
2) Los cadáveres de los fallecidos á bordo, serán enterrados inmediatamente, con todas las precauciones necesarias.
3) Los pasajeros y tripulantes quedarán todavía sometidos á la observación médica, por un tiempo que dependerá del estado sanitario del buque y del momento en que se produjo el último caso de peste,—pero que en ningún caso excederá á un plazo de diez días.—Para que la observación sanitaria pueda efectuarse, se les prohibirá que abandonen el buque ó, si á juicio de la autoridad del puerto [3] su desembarco es posible y conveniente, se les llevará á tierra, destinándoseles un lugar aislado. [....]

   Los pasajeros que prueben no haber estado en contacto con enfermos de peste, pueden ser dispensados de la observación sanitaria, tan pronto como el médico oficial se cerciore de que no hay en ellos síntomas que hagan temer la presencia de la enfermedad. Sin embargo, en todos los casos, la autoridad del puerto [3] avisará sin demora á las autoridades policiales del lugar á donde primero se dirijan los pasajeros, de la próxima llegada de éstos, á fin de que puedan ser sometidos allí á la vigilancia de la Policía sanitaria.

---

(1) *Pest*=tifus oriental, fiebre adeno-nervosa, peste bubónica.
(2) En Bremen, *al Senado*.
(3) La *Oficina de Cuarentenas*, en Bremen.

Si la observación de los tripulantes se verifica á bordo, sólo se les permitirá en cuanto el servicio del buque lo haga indispensable, desembarcar durante el plazo de la observación;— salvo que mediare permiso del médico oficial.

4) Serán desinfectadas todas las ropas y vestidos, y en general todos los efectos de los pasajeros y de la tripulación, que, á juicio del médico oficial, hayan de considerarse contaminados por gérmenes de peste. Se desinfectarán, asimismo, los compartimientos del buque y todas las partes de éste que se hallen en tales condiciones.

En caso necesario, también puede ordenar el médico oficial otras desinfecciones. Las basuras serán incineradas. [. ...]. Se evitará con el mayor cuidado que la infección se propague por intermedio de las ratas y ratones que se hallen á bordo.

5) El agua de quilla, cuando pueda suponerse que contiene gérmenes de la peste, será también desinfectada, y luego, si es posible, extraída á bomba.

6) El agua tomada para lastre en un puerto infestado, deberá, en caso de tener que extraérsela en el puerto de destino, ser antes desinfectada. Si la desinfección no es posible, se extraerá el agua en alta mar.

7) El agua de beber y para otros usos personales, que se halle á bordo, será desinfectada, arrojada fuera del buque y reemplazada por agua pura; á menos que haya completa seguridad de que ella no contiene ningún germen de peste.

En todos los casos, se cuidará de que no se arrojen al puerto ó al río sin antes desinfectarlas, evacuaciones de los enfermos, agua en condiciones sospechosas ó escorias de cualquier clase.

§ 14 c

Si en un buque han ocurrido casos de peste á su partida ó durante el viaje, pero no en los últimos doce días antes de su llegada, el buque será considerado sospechoso. Después del examen médico (§ 6), su tripulación será sometida á vigilancia en cuanto á su estado sanitario,—siempre que el médico oficial considere necesaria esa vigilancia,—por un plazo que no exceda á diez días contados desde la hora de la llegada del buque. Podrá durante ese plazo prohibirse á la tripulación que baje á tierra, á menos que se opongan á esta prohibición necesidades del servicio del buque [.....]. A los pasajeros, se les permitirá continuar su viaje; sin embargo, cuando el médico oficial considere necesario mantener la vigilancia sobre ellos por

más tiempo, la autoridad del puerto (1) dará inmediatamente aviso de su próxima llegada, á la autoridad correspondiente del lugar á donde se dirijan primero, á fin de que puedan ser sometidos allí á la vigilancia de la Policía sanitaria. Si el resultado del examen médico da fundamento á la sospecha de que algunas de las personas que viajan en el buque llevan los gérmenes de la peste, podrán aplicarse á dichas personas, por orden del médico oficial, las mismas medidas que á los pasajeros y tripulantes de un buque infestado (§ 14 b, 1) y 3).

En lo demás, siguen siendo aplicables las disposiciones contenidas en el § 14 b, números 4)—7).

§ 14 d

Si no se ha producido á bordo del buque ningún caso de peste ú otra enfermedad,—ni antes de su partida, ni durante el viaje, ni á su llegada,—el buque será declarado «limpio», aunque venga de un puerto para cuyas procedencias se haya ordenado el control sanitario: y se le pondrá en libre plática, siempre que el examen médico (§ 6) haya dado un resultado satisfactorio, y después de aplicarse, si el médico lo juzga necesario, las medidas prescriptas en el § 14 b, número 4). Si el resultado del examen da fundamento á la sospecha de que algunas de las personas que viajan en el buque llevan los gérmenes de la peste, ó si el viaje del buque desde que partió de un puerto que se halle en las condiciones antes indicadas ha durado más de diez días, podrá todavía,—por orden del médico oficial y de acuerdo con lo dispuesto en el § 14 c,—someterse á los pasajeros y tripulantes, á la vigilancia de la Policía sanitaria, por un plazo de hasta diez días contados desde el de la partida del buque.

§ 14 e

Tratándose de buques que traen muchos pasajeros, en particular de los que conducen emigrantes ó reempatriados; así como de buques en condiciones sanitarias excepcionalmente malas, podrán las autoridades del puerto (2) tomar medidas más severas que las prescriptas en los §§ 14 b-14 d.

§ 14 f

La introducción y tránsito de mercancías y de objetos de uso personal provenientes de buques que se hallen en las condiciones in-

(1) En Bremen, la *Oficina de Cuarentenas.*

(2) *Oficina de Cuarentenas*, en Bremen.

dicadas en los §§ 14 b-14 e, sólo están restringidos por las disposiciones emanadas de las autoridades respectivas del Imperio ó de los Estados. No obstante, los objetos que á juicio del médico oficial deban considerarse infectados por gérmenes de la peste, no podrán introducirse ni trasportarse por el territorio alemán, si no son antes desinfectados.

§ 14 g

Si un buque que esté en las condiciones de los §§ 14 b-14 e, no quiere someterse á las prescripciones que se le impongan, queda libre de volver á hacerse á la mar. Pero puede obtener permiso,—sujetándose á las medidas de precaución necesarias (aislamiento del buque, de la tripulación y de los pasajeros, prohibición de bombear el agua de quilla sin antes desinfectarla, reemplazo de la provisión de agua existente á bordo por buena agua potable, y otras disposiciones semejantes),—para descargar sus mercancías y desembarcar sus pasajeros, siempre que éstos se conformen con las disposiciones que tome la autoridad del puerto. (1)

§ 15

Cuando un buque haya sido sometido al control de la Policía sanitaria (§§ 6, 9, 13, 14) en un puerto alemán, y después de declarado en libre plática vaya directamente á otro puerto alemán, no se le aplicará en éste nuevo control sanitario; á menos que, después de su partida del último puerto, hayan ocurrido á bordo casos de cólera, fiebre amarilla ó peste, ó que,—de acuerdo con el § 1, número 2,—se haya ordenado con respecto á las procedencias de este puerto el control de Policía sanitaria.

§ 16

Las disposiciones que anteceden, relativas á medidas de desinfección y restricciones del tráfico, no se aplican al personal de pilotaje, aduana y sanidad, que tenga que entrar en comunicación con los buques sometidos al control de Policía sanitaria.

§ 17

. . . .

(1) *Oficina de Cuarentenas*, en Bremen.

§ 18

Si del resultado del examen médico (§ 6) se desprendiere la necesidad de adoptar, en virtud de las disposiciones contenidas en los § § 7-14, medidas para cuya realización faltaren en el puerto de llegada las instalaciones necesarias, el buque será dirigido á otro puerto provisto de esas instalaciones.

§ 19

Si un buque sujeto al control de Policía sanitaria (§ 1) encallase en un lugar de la costa alemana, las autoridades respectivas tomarán las medidas necesarias de acuerdo con el espíritu de esta circular.

Si un buque sujeto al control sanitario quiere utilizar un puerto alemán como puerto de refugio, podrá fondear en él por todo el tiempo necesario para obtener la ayuda que precisa, á condición de izar la bandera amarilla (§ 3) y de observar las precauciones que le imponga la autoridad del puerto, (1) á cuya vigilancia quedará sometido mientras permanezca en el puerto.

§ 20

Las disposiciones de esta circular no se aplicarán á los buques de la marina imperial.

---

2) LEY (2) DIRIGIDA Á COMBATIR LAS ENFERMEDADES QUE ENTRAÑAN UN PELIGRO COMÚN (GEMEINGEFÄHRLICHE KRANKHEITEN)

1.—Obligación de dar aviso

§ 1

En los casos de enfermedad ó muerte causadas por lepra, cólera asiático, fiebre petequial (*Flecktyphus*), fiebre amarilla, peste bubónica, viruelas; así como en los que hagan sospechar la existencia de una de las enfermedades nombradas, es obligatorio avisar inmediatamente á las respectivas autoridades policiales del lugar donde se produjo el caso.

Si el enfermo cambia de residencia, se pondrá este hecho inmedia-

(1) En Bremen, la *Oficina de Cuarentenas*.

(2) Del Imperio (30 de junio de 1900).

tamente en conocimiento de las autoridades policiales del lugar de la antigua y de la nueva residencia.

§ 2

Las personas á quienes incumbe dar el aviso referido, son:

1) El médico llamado,
2) El jefe de la casa,
3)-5)...........

Las personas nombradas en los números 2-5 quedan exentas de la obligación de dar ese aviso, cuando la que en dicha enumeración la preceda lo haya dado ya.

§ 3

[.........] Sobre un buque ó armadía, el patrón ó su representante serán considerados en el caso del número 2 del § anterior [.... .].

§ 4

El aviso puede darse verbalmente ó por escrito. Las autoridades policiales entregarán gratuitamente, á quien lo solicite, formularios para el aviso escrito.

§ 5

[.........] Por resolución del Consejo de Estado, pueden las prescripciones que anteceden hacerse extensivas á otras enfermedades trasmisibles (*übertragbare*), además de las nombradas en el § 1.

II.—Investigación de la enfermedad

§ 6

La autoridad policial, tan pronto como tenga conocimiento de la aparición,—comprobada ó sospechada,—de una de las enfermedades mencionadas en el § 1, lo comunicará al médico oficial respectivo. Este se trasladará sin demora al sitio donde se produjo el caso de enfermedad ó muerte, á fin de enterarse de la naturaleza y las causas de la enfermedad, y trasmitirá luego su informe á la autoridad policial; en él manifestará si está comprobada la aparición del mal ó hay temores fundados de que ella sobrevenga. En caso urgente, puede el médico practicar la investigación aunque no haya recibido la comunicación de la autoridad policial [.........].

§ 7

Se permitirá al médico oficial, siempre que él lo considere necesario y sin inconveniente para el enfermo, el reconocimiento de éste, ó, —en caso de fallecimiento,—el examen del cadáver; así como efectuar las demás averiguaciones necesarias para determinar la naturaleza de la enfermedad. También puede ordenar la autoridad policial, la autopsia del cadáver en casos sospechosos de cólera, fiebre amarilla y peste bubónica, cuando el médico oficial lo considere necesario para fijar el diagnóstico de la enfermedad.

El médico que asiste ó asistía al enfermo, tiene derecho de presenciar el reconocimiento ó la autopsia.

Las personas indicadas en los §§ 2 y 3 están obligadas á suministrar todos los datos importantes que las autoridades respectivas y el médico oficial soliciten, respecto del origen y marcha de la enfermedad.

§ 8

Si de acuerdo con el informe del médico oficial resultare comprobada la existencia, ó fundada la sospecha de la existencia, de la enfermedad, la autoridad policial tomará sin demora las medidas de precaución necesarias.

§ 9

Si hubiere peligro en demorar la aplicación de medidas rápidas, el médico oficial podrá antes de la intervención policial, disponer las medidas de precaución necesarias para impedir la propagación de la enfermedad. La autoridad local superior hará cumplir las medidas adoptadas por el médico oficial. De estas medidas de urgencia dará conocimiento por escrito el expresado médico á la Policia, quedando ellas en vigor hasta que las autoridades competentes dispongan otra cosa.

§ 10

. . . .

III.—Medidas de precaución

§ 11

Para impedir la propagación de las enfermedades que entrañan un peligro común, podrán ordenarse policialmente y por el tiempo que

dure el peligro, medidas de aislamiento y vigilancia, de acuerdo con los § § 12-21.

Las protestas contra estas medidas no suspenderán sus efectos.

§ 12

Las personas atacadas de las enfermedades en cuestión, ó que se sospeche que lo estén, pueden ser sometidas á la observación sanitaria. Con este objeto, sólo se podrá imponer una limitación en la elección de residencia ó de local de trabajo, á aquellas personas que no tienen domicilio fijo, ó no lo tienen absolutamente (*die obdachlos sind*), ó que, por profesión ó por hábito, viajan con mucha frecuencia.

§ 13

La autoridad superior administrativa puede ordenar que, dentro de los límites de su jurisdicción ó de una parte de ella, todas las personas que lleguen con procedencia de una localidad donde reine una enfermedad de las consideradas en el § 11, den aviso inmediato de su llegada, á la autoridad policial; siempre que su partida de aquella localidad sea posterior á una fecha que se indicará.

§ 14

Puede igualmente ordenarse el aislamiento de los enfermos y de las personas que presenten síntomas sospechosos.

El aislamiento de los enfermos se realizará de modo que no tengan éstos contacto con más personas que las encargadas de cuidarlos (médico ó asistente espiritual), y que la propagación de la enfermedad se impida en lo posible. Sólo se permitirá el acceso á los parientes del enfermo, notario, testigos, etc. (*Urkundspersonen*), en cuanto sea indispensable para el arreglo de asuntos importantes y urgentes, y observando las medidas necesarias para evitar que la enfermedad se propague. Si en opinión del médico oficial, son deficientes las disposiciones tomadas en la habitación del enfermo á requirimiento de la autoridad policial para llevar á cabo el aislamiento, se podrá ordenar el traslado del enfermo á un hospital ú otro local apropiado, siempre que el médico oficial lo considere indispensable y el que asiste al enfermo no vea en ello peligro para éste.

Respecto al aislamiento de personas que presenten síntomas sospechosos de enfermedad ó infección, las disposiciones que anteceden se aplicarán por analogía. Sin embargo, se evitará reunir en el mismo local á estas personas con las que están atacadas de la enfermedad.

Las que sólo presenten síntomas sospechosos de infección no podrán ser reunidas en el mismo local con las que presenten síntomas sospechosos de enfermedad, sino en cuanto el médico oficial lo considere admisible.

La autoridad policial podrá ordenar que se señalen por medios ostensibles las casas donde haya personas atacadas de la enfermedad.

Podrán imponerse medidas de relativo aislamiento (*Verkersbeschränkungen*) al personal de enfermeros profesionales.

§ 15

Las autoridades de los Estados podrán, con respecto á las localidades ó distritos infestados ó amenazados,

1)-3)..........

4) someter á la observación sanitaria á las personas ocupadas en la navegación, balsaje y otras industrias de trasporte, así como impedir el trasporte de enfermos, de personas que presenten síntomas sospechosos de enfermedad ó infección, y de objetos que puedan considerarse contaminados con gérmenes de la enfermedad,

5) limitar el tráfico de buques y balsas á determinadas horas del día.

§ § 16-18

. . . .

§ 19

Podrá ordenarse la desinfección de objetos y locales que haya motivos de considerar contaminados por gérmenes de la enfermedad.

Tratándose de cólera, fiebre amarilla ó lepra, la desinfección de quipajes y mercancías sólo podrá ordenarse en el caso en que alguna circunstancia especial dé fundamento para suponer que esos objetos estén contaminados por gérmenes de la enfermedad.

Si la desinfección es imposible ó demasiado cara en relación con el valor de los objetos, podrá ordenarse la aniquilación de éstos.

§ 20

Con el fin de evitar la propagación de la peste, se podrán dictar medidas para exterminar ó alejar las ratas, ratones y otras alimañas.

§ 21

Podrán dictarse medidas especiales de precaución, para el transporte é inhumación de los cadáveres de personas cuya muerte haya sido causada por enfermedades que entrañen un peligro común.

§§ 22-23

. . . .

§ 24

Para impedir la importación de enfermedades, podrán imponerse á las embarcaciones de mar que quieran entrar á puertos alemanes, condiciones de Policía sanitaria; así como limitar ó prohibir:

1) la entrada de otras embarcaciones dedicadas al trasporte de pasajeros ó carga,
2) la introducción ó tránsito de mercancías ú objetos de uso personal,
3) la entrada y trasporte de personas que vengan del país infestado.

El Consejo federal (*Bundesrath*) podrá dictar disposiciones especiales respecto de las medidas limitativas y prohibitivas recién mencionadas. En cuanto esas disposiciones se refieran á la vigilancia sanitaria de las embarcaciones de mar, podrán hacerse extensivas á la navegación entre puertos alemanes.

§ 25

Cuando en un país extranjero ó en algún puerto del litoral alemán se declare una de las enfermedades consideradas en esta ley, el Canciller del Imperio, ó.—para el territorio del Estado que resulte amenazado en primer término por la invasión ó propagación de la enfermedad —el Gobierno del Estado, de acuerdo con el Canciller del Imperio, podrán determinar cuándo y con qué alcance han de ponerse en vigencia las disposiciones á que se refiere el final del § 24.

§ 26

El Consejo federal podrá dictar disposiciones relativas á la expedición de pases sanitarios para las embarcaciones de mar que salgan de puertos alemanes.

IV.—Indemnizaciones

§ § 27-34

. . . .

V.—Disposiciones generales

§ 35

. . . .

§ 36

[....] Las funciones de los médicos oficiales pueden ser desempeñadas por otros médicos, en caso de mediar impedimento de aquéllos, ú otros motivos urgentes. Los médicos no oficiales, en cuanto hagan las veces de médicos oficiales, tienen el derecho y el deber de desempeñar todas las funciones que la presente ley y las reglamentaciones que se dicten en cumplimiento de ella, encomienden á estos últimos.

§ § 37-39

. . . .

§ 40

En lo concerniente al tráfico marítimo efectuado en conexión con el ferroviario y puesto bajo la superintendencia de la Inspección oficial de ferrocarriles, las autoridades del Imperio ó del Estado exclusivamente, cuidarán del fiel cumplimiento de las medidas de precaución establecidas por esta ley [....].

§ § 41-43

. . . .

VI.—Disposiciones penales

§ 44

Se castigará con pena de prisión por un plazo de hasta tres años:

1) á los que á sabiendas tomen para su uso, entreguen á otros ó pongan de cualquier modo en circulación, objetos cuya desinfección se hubiere ordenado policialmente, antes de que ésta se haya llevado á cabo;
2) á todos los que á sabiendas tomen para su uso, entreguen á otros ó pongan de cualquier modo en circulación: ropa interior, vestidos, sábanas, mantas y, en general, todo objeto que haya sido usado por personas atacadas de una de las enfermedades á que se refiere esta ley ó que haya sido utilizado para su tratamiento, á menos que dicho objeto hubiere sido ya desinfectado en la forma que prescriban los reglamentos;
3) á todos los que á sabiendas utilicen ó entreguen á otros, vehículos de cualquier clase que hubieren usado personas atacadas de las enfermedades que se mencionaron en el número anterior, á menos que esos vehículos hubieren sido ya desinfectados en la forma que ordene la Policía sanitaria.

Si ocurrieren circunstancias atenuantes, la pena de prisión podrá conmutarse por multa de hasta mil quinientos marcos.

§ 45

Se castigará con multa variable entre diez y ciento cincuenta marcos ó con prisión de una semana por lo menos:

1) á todos los que omitan dar el aviso á que se refieren los § § 2, 3 y 5, ó lo difieran por más de 24 horas después de tener conocimiento del hecho. La instancia contra el culpable no tendrá lugar si llega á tiempo el aviso, aunque no proceda de la persona que, por esta ley, estaba obligada á darlo;
2) á todos los que se nieguen, en el caso del § 7, á permitir al médico oficial el acceso al enfermo ó al cadáver, ó la ejecución de las investigaciones necesarias;
3) á todos los que, contraviniendo á las disposiciones del § 7, último inciso, se nieguen á suministrar al médico oficial ó á las autoridades competentes los datos allí indicados, ó intencionalmente los suministren falsos;
4) á los contraventores de las ordenanzas previstas en el § 13.

§ 46

Se castigará con multa de hasta ciento cincuenta marcos ó prisión equivalente, siempre que no corresponda una pena mayor de acuerdo con otras leyes vigentes:

1) á todos los que contravengan á las ordenanzas provisorias dictadas en el caso del § 9 por el médico oficial ó por la autoridad local [.....];
2) á todos los que contravengan á las ordenanzas policiales dictadas en virtud de los § § 12, 14 (inciso 5.º), 15, 17, 19-22;
3) á todos los que contravengan á las ordenanzas dictadas en virtud de los § § 24, 26 y 27.

§ 47

. . . .

VII.—Disposiciones finales

§ 48

Esta ley deja subsistentes, además de las disposiciones nombradas en el § 1 (primer inciso), las que rigen en los Estados de la Confederación con el objeto de combatir enfermedades trasmisibles.

§ 49

Esta ley entrará en vigor el día de su promulgación.

---

3) ORDENANZA DEL ESTADO DE BREMEN RELATIVA AL CONTROL DE POLICÍA SANITARIA SOBRE LOS BUQUES QUE SE HALLEN EN LOS PUERTOS DE BREMEN Y BREMERHAVEN. (DE 21 DE AGOSTO DE 1900; APLICABLE AL PUERTO DE VEGESACK, SEGÚN ORDENANZA DEL 6 DE NOVIEMBRE DE 1900).

§ 1

Todas las embarcaciones de mar que lleguen á Bremen, Bremerhaven ó Vegesack, ó que se hallen fondeadas en dichos lugares, estarán bajo el control de Policía sanitaria ejercido por el respectivo médico del puerto ó por sus ayudantes.

El médico del puerto está autorizado para hacer aplicar á bordo, todas las medidas exigidas á juicio suyo por el interés de la salud pública; y llamará en su auxilio, si fuese necesario, á la Policía del puerto.

Entre estas medidas se mencionan con especialidad las de aislamiento, desembarco, desinfección, fumigación é inoculación; así como todas las referentes á limpieza, ventilación, calefacción de los locales destinados á la tripulación, á la buena calidad de las provisiones y del agua de beber, y á la higiene de los water-closets.

§ 2

Los patrones de buques y sus representantes, permitirán á los empleados de sanidad el acceso á todos los compartimientos del buque, les suministrarán todas las informaciones que pidan, y les exhibirán los documentos oficiales que exijan.

§ 3

A la llegada al puerto, los patrones, oficiales y tripulación no podrán abandonar su buque hasta que se haya efectuado el control preliminar de Policía sanitaria; y estarán obligados á dar cumplimiento á todas las órdenes de los empleados de dicha Policía.

§ 4

Las personas atacadas de enfermedades contagiosas, de fiebre, colerina, lepra ó escorbuto, sólo podrán abandonar el buque después de haber sido examinadas por el médico del puerto, y con permiso de este funcionario.

§ 5

El patrón ó su representante, dará aviso inmediato al médico del puerto, directamente ó por intermedio de la Policía del puerto, de todo caso de enfermedad interna que ocurra á bordo durante la estadía del buque.

§ 6

Las contravenciones se castigarán con multas de hasta ciento cincuenta marcos ó con prisión de hasta seis semanas.

§ 7

Esta ordenanza entra en vigor el 1.º de septiembre de 1900.

Por disposición del Consejo de Higiene, puede hacerse también extensiva á las embarcaciones de río.

---

4) TARIFA

Los derechos y gastos de Policía sanitaria están sujetos á la tarifa siguiente:

1) Por expedir un certificado de libre plática (§ 3, inciso 2 de la Circular 1), incluyendo el timbre . . . . de 1 á 15 marcos
2) Por el examen médico (§ 6 de la misma Circular), incluyendo los honorarios del médico, el transporte en bote, el timbre, etc. . . . de 1 á 60 »
3) Los gastos por el cuidado de las personas enfermas y aisladas, incluyendo el tratamiento médico, son fijados por la Oficina de Cuarentenas.
4) En fin, se cobran á precio de costo:

a) la desinfección de los buques,
b) el uso de los aparatos de desinfección,
c) la colocación de guardias,
d) todos los demás servicios no indicados en la Tarifa.

La Oficina de Cuarentenas fija los derechos cuyos límites se establecen en los números 1) y 2), de acuerdo con las circunstancias de cada caso y, especialmente, tomando en cuenta la capacidad del buque.

La Oficina de Cuarentenas está autorizada para hacer efectivo el cobro de los derechos y gastos contra el patrón del buque ó su armador, exceptuados aquellos gastos que correspondan á los pasajeros. Estos últimos responderán de los gastos de cuidado y asistencia médica en el lazareto, así como del costo de la desinfección de sus efectos.

---

f) Disposiciones relativas al uso de las Instalaciones para el Tráfico, y del Depósito de Mercancías de la Compañía de Almacenes de Bremen.

1) LEY DE BREMEN RELATIVA Á CERTIFICADOS DE DEPÓSITO Y WARRANTS (DE 13 DE MAYO DE 1877)

§ 1

Los establecimientos autorizados por el Senado para conservar en depósito mercancías y otros objetos muebles, podrán expedir certificados de depósito á la orden y warrants, sobre las mercancías y artículos que reciban en depósito, con los efectos legales indicados en

los artículos 302, 303 y 305 del Código de Comercio alemán [1] y en la presente ley.

Aquella autorización deberá hacerse pública.

§ 2

El certificado de depósito contiene: el nombre y domicilio del que entrega en depósito los objetos; la descripción, cantidad y marcas de los mismos; la fecha de la expedición, y la firma del establecimiento (depositario).

§ 3

El poseedor ó tenedor legal del certificado de depósito, á nombre del cual se ha extendido el certificado mismo, puede empeñar los objetos depositados, mediante endoso y entrega de un warrant á la orden. El warrant contiene los mismos datos que el certificado, pero además debe expresar lo siguiente: el importe de la suma por la que se han empeñado los objetos depositados (capital é intereses si los hubiere), el día del pago, y la certificación hecha por el establecimiento que recibió los objetos en depósito, de que el contrato de prenda (con la indicación de la suma en capital é intereses eventuales y del día del pago) ha sido inscripto en los registros del establecimiento y en el certificado de depósito.

§ 4

El endoso y entrega del certificado de depósito, tiene los efectos legales que produciría la entrega de los objetos mismos á que se refiere el certificado. La entrega del warrant endosado equivale, del punto de vista de la pignoración de los objetos referidos en el wa-

---

(1) **302.**—Serán igualmente transferibles por endoso, si se emitieren á la orden, los conocimientos de los capi[illegible] certificados de carga expedidos por los porteadores, los certificados de depósito [illegible] warrants) de merca[illegible]tros objetos muebles que procedan de establecim[illegible]dos por el Estado[illegible] custodia de tales objetos, y las pólizas de préstam[illegible] y de seguros ma[illegible]

[illegible]entes artículos, trasmitirá [illegible] competan en [illegible]ntra él. [illegible]culos 301 [illegible] y obli- [illegible] la Ley

rrant, á la entrega de estos objetos. La trasmisión del certificado de depósito provisto de una anotación pignoraticia, no suprime el derecho á la prenda establecido á favor del poseedor del warrant.

El contrato de prenda fundado en el warrant, tiene la preferencia obre la pignoración efectuada por medio de un certificado de depósito provisto de una anotación pignoraticia.

§ 5

El poseedor legal del certificado de depósito sin anotación pignoaticia (§ 3), y también el poseedor legal del certificado de depósito con warrant, tienen derecho á exigir del depositario la entrega de los objetos contra el pago de los gastos acrecidos.

§ 6

Para ejercer el derecho de venta de los objetos empeñados por medio del warrant (§ 7), así como el de regreso contra el endosante (§ 9), es necesario que el warrant haya sido presentado al primer deudor pignoraticio indicado en el mismo warrant, después de vencido el plazo de la deuda, y que tanto esta presentación como la falta de pago se demuestren por un protesto hecho oportunamente. [....]

§ 7

Si el pago de la deuda pignoraticia con los costos del protesto, no tiene lugar dentro de tres días hábiles después de producido dicho protesto, el poseedor legal (por endose) del warrant, tiene derecho á hacer poner en venta pública, por intermedio del depositario, los objetos empeñados, previo aviso con dos días de anticipación. El depositario pagará al poseedor del warrant hasta completar el importe de la deuda con intereses y gastos de protesto, tomando ese importe del producto de la venta, después de deducidos los gastos originados por la venta misma, el alquiler de depósito y el costo de la conservación de los objetos empeñados.

Si hubiere un sobrante, será entregado al poseedor del certificado de depósito.

§ 8

Igual derecho de venta (§ 7), tiene el primer deudor pignoraticio que haya redimido el warrant; pudiendo ejercerlo si no ha mediado protesto, después de transcurridos siete días á contar del del pago.

§ 9

El poseedor legal (por endose) del warrant, puede ejercer la acción de regreso contra el endosante, por la parte de la deuda pignoraticia (incluídos los gastos de protesto) que no haya sido cubierta con el producto de la venta.

El regreso se pierde, en caso de no verificarse la venta (§ 7) dentro de los treinta días contados á partir del día del protesto.

Todo endosante tiene derecho á exigir la entrega del warrant y protesto (§ 6), contra reembolso de la suma de regreso, intereses y costas.

El poseedor legal del warrant y protesto, podrá iniciar juicio contra todos aquellos á quienes alcance la obligación de regreso, ó contra alguno ó algunos de ellos, sin perder por eso sus derechos contra los otros. No estará obligado á observar el orden de los endosos.

§ 10

Las reclamaciones de regreso se prescriben á los tres meses. La prescripción empieza, con respecto al poseedor del warrant que hizo poner en venta los objetos depositados, desde el día que sigue al de la venta; con respecto al endosante que pagó antes de que se iniciara contra él el juicio de regreso, la prescripción empieza desde el día del pago; en todos los demás casos, desde el día de la presentación de la demanda.

La prescripción sólo será interrumpida por la presentación de la demanda, y sólo con respecto á las personas contra quienes va ésta dirigida. Sin embargo, á tal respecto, la denuncia contra tercero (*Streitverkündigung*) interpuesta por el demandado, reemplaza la demanda.

§ 11

Los derechos de los poseedores del certificado de depósito y del warrant sobre los objetos encomendados al depositario, se extienden también á la indemnización otorgada ó que deba otorgarse en caso de extravío ó daño, y, en especial, á la del seguro contra incendio.

§ 12

El poseedor del certificado de depósito, puede en cualquier tiempo, contra pago de la deuda pignoraticia con sus intereses hasta el día del vencimiento si los hubiere estipulados,—é incluyendo las costas,—exigir del poseedor del warrant la libre disposición de los objetos

empeñados. Si este poseedor es desconocido ó está ausente ó elude la aceptación, podrá el poseedor del certificado de depósito obtener la libre disposición de los objetos empeñados, tan pronto como entregue al depositario el importe de la deuda pignoraticia con los intereses hasta el día del vencimiento, y, en caso de que la entrega se efectuare después del día del vencimiento, dando al depositario la garantía necesaria por los intereses eventuales que pudieren corresponder después del día del vencimiento, y por las costas acrecidas.

§ 13

Con respecto á los certificados de depósito y á los warrants extraviados, rigen las disposiciones legales relativas á las cambiales (1), con la salvedad de que el propietario puede ejercer los derechos de poseedor ó tenedor del documento extraviado, dando al depositario la garantía necesaria hasta completar la amortización.

---

2) REGLAMENTACIÓN DE LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICADOS DE DEPÓSITO Y WARRANTS POR LA COMPAÑÍA DE ALMACENES DE BREMEN

Introducción

La Compañía de Almacenes de Bremen, en virtud de la ley de Bremen de 13 de mayo de 1877 y del artículo 302 del Código de Comercio alemán (2), ha sido autorizada por el Senado para guardar en depósito mercancías y otros objetos muebles. Puede, por consiguiente, expedir certificados de depósito y warrants á la orden con los efectos legales.

Las mercancías tomadas en depósito por la Compañía, pueden, por trasmisión del certificado de depósito endosado, de la misma manera que los géneros de fletamento por medio del conocimiento, ser traspasadas en propiedad ó en prenda.

Junto con el certificado de depósito, se expide un warrant, que contiene la certificación (anotada también en el primer documento) de que las mercancías depositadas fueron empeñadas por una determinada suma á favor del poseedor del warrant. No se entregarán las mercancías al tenedor de un certificado de depósito provisto de

(1) Lo mismo ocurre con respecto al día de pago, presentación y protesto de los warrants (§ 6).

(2) Véase la nota al § 1 de la ley citada.

esta anotación, hasta que la deuda pignoraticia haya sido extinguida, ó su importe entregado á la Compañía. Los warrants dan por consiguiente al prestamista la garantía de adelantos hechos sobre las mercancías; y al depositante la posibilidad de vender las mercancías antes del pago de las deudas que graviten sobre ellas, mediante el traspaso de la obligación al comprador de las mercancías.

Condiciones

§ 1

El *certificado de depósito* contiene los siguientes datos:

nombre y domicilio del depositante;
indicación, cantidad y marcas de las mercancías;
día de la expedición;
número de registro y firma de la Compañía.

Además, cuando se expide un warrant:

el importe del adelanto y sus intereses (en el caso de que éstos no deban pagarse hasta el vencimiento);
el día del pago;
el local donde se hará el pago (*Zahlstelle*);
el nombre del prestamista.

El *warrant* contiene los mismos datos, y además:

la certificación firmada por el gerente, de que el adelanto ha sido inscripto en el registro de la Compañía y en el certificado de depósito.

Ambos documentos pueden también expedirse sin que la Compañía inscriba el nombre del prestamista.

§ 2

Cuando el tenedor de un certificado de depósito desee la expedición de un warrant, deberá remitir á la Compañía, junto con la solicitud para la expedición del warrant, el certificado de depósito.

§ 3

Corre por cuenta de la Compañía asegurar contra incendio todas las mercancías sobre las cuales se han expedido warrants. El importe del seguro será por lo menos igual á la suma correspondiente al warrant.

§ 4

La Compañía tiene el derecho, pero no el deber, de incluir en un certificado de depósito mercancías de géneros diferentes.

§ 5

Cuando una partida de mercancías sobre la cual se haya expedido un solo certificado de depósito ha de ser dividida en varios lotes, el certificado de depósito y el warrant (si se hubiere expedido también un warrant) serán devueltos á la Compañía, y ésta expedirá entonces nuevos certificados de depósito y warrants. Por cada certificado de depósito y por cada warrant, se cobrará un derecho de 50 Pf., además del timbre.

§ 6

La Compañía inscribe en sus libros la suma correspondiente á cada warrant, y certifica esta inscripción en el respectivo certificado de depósito y en el warrant mismo.

§ 7

El traspaso del certificado de depósito endosado, equivale al traspaso de las mercancías.

§ 8

La Compañía considera al tenedor del certificado de depósito como la única persona facultada (prescindiendo de los derechos del tenedor del warrant) para disponer de las mercancías; y del mismo modo, al tenedor del warrant como el único autorizado para hacer valer ante ella los derechos dimanados del warrant. La Compañía puede someter á prueba la validez de los endosos y recibos sobre el certificado y el warrant, pero no está obligada á hacerlo.

§ 9

El prestamista obtiene su derecho á la prenda, mediante la entrega del warrant endosado. El título de crédito y el derecho á la prenda pasan á un tercero, mediante la entrega del warrant endosado.

§ 10

El tenedor del certificado de depósito, que no sea al mismo tiempo tenedor del warrant, tiene derecho á redimir este último documento antes de que venza su plazo, mediante el pago del adelanto y de los intereses eventuales. En caso de suministrarse á la Compañía una prueba suficiente á su juicio, de que el tenedor del warrant no es conocido ó está ausente, ó de que el deudor no ha podido entenderse con él sobre el pago, puede el tenedor del certificado entregar á la Compañía el importe del warrant, y obtener en cambio la libre disponibilidad de las mercancías. Si el plazo del préstamo ha vencido, habrá que entregar el 6 % de intereses contados desde el día del vencimiento. Si el plazo no ha vencido aún, el importe se dejará en depósito hasta que se realice el pago, en un banco ó agencia de cambio que merezcan toda confianza al Consejo de Administración de la Compañía; los intereses así acumulados corresponderán al depositante.

La Compañía no está obligada á dar aviso al tenedor del warrant, de la entrega del importe de éste.

§ 11

Si el importe del warrant no ha sido pagado ni entregado á la Compañía el día del vencimiento, el warrant mismo será presentado, —á más tardar el segundo día hábil después del vencimiento,—al primer empeñante y en el local designado para el pago. Si no fuere pagado su importe, será protestado ante notario, en el local referido.

§ 12

Si antes de transcurridos tres días después del protesto, no ha sido pagado ó depositado el importe del warrant con los intereses al 6 % desde el día del vencimiento y con las costas del protesto, el tenedor del warrant podrá pedir por escrito á la Compañía,—agregando el protesto y el warrant,—la venta de las mercancías. Igual derecho tiene el primer deudor pignoraticio que haya redimido el warrant, pudiendo ejercerlo después de transcurridos siete días á contar del del pago, si no ha mediado protesto. Si el solicitante no determina el día para

la venta y el número de avisos previos, la Compañía los determinará, de acuerdo con las condiciones que siguen.

§ 13

La venta se realiza públicamente, por un empleado de la Compañía ó por un agente ó rematador. Será anunciada, durante dos días, sin nombrar al solicitante, en los diarios en que la Compañía publica sus avisos. La Compañía puede hacer extraer muestras de las mercancías y permitir á los interesados la inspección y examen acostumbrados en las subastas.

§ 14

Del producto de la venta se dispondrá para los pagos siguientes, en el orden en que se indican:

a) los gastos originados por la venta misma. La Compañía se atribuye una comisión de 1 % del resultado de la venta;
b) la cuenta de la Compañía por alquiler de depósito y por gastos de conservación de las mercancías, seguro, etc., desde el día indicado en el warrant;
c) el importe del warrant, con 6 % de intereses desde el día del vencimiento. Esta suma corresponde al tenedor del warrant;
d) las demás cuentas de la Compañía por gastos extraordinarios (*Unkosten*), etc.;
e) el sobrante, para el tenedor del certificado de depósito.

§ 15

Si el producto de la venta no alcanza á cubrir totalmente el importe del warrant, el tenedor de éste y la Compañía pondrán sobre él el recibo por el resultado de la venta, y el warrant será devuelto.

§ 16

Se procederá de acuerdo con las mismas condiciones, cuando el tenedor de un certificado de depósito solicite de la Compañía la venta de las mercancías.

§ 17

Cuando se celebre un contrato pignoraticio, con entrega del certificado de depósito endosado, se entiende,—como convenio escrito en-

tre las partes, incluído en el endoso,—que el acreedor pignoraticio (artículo 311 del Código de Comercio) (1) tiene autorización para hacer vender por la Compañía las mercancías depositadas, de acuerdo con las condiciones que anteceden, en ejercicio de su derecho de acreedor pignoraticio.

§ 18

Los derechos del tenedor del certificado y del warrant sobre los objetos entregados en depósito á la Compañía, se extienden también á la indemnización otorgada ó que deba otorgarse en caso de pérdida ó daño, y en especial á la de seguro contra incendio.

§ 19

Todo el que entregue mercancías en depósito á la Compañía, ó reciba de ella certificados de depósito ó warrants, queda sometido por ese hecho á este Reglamento y al de Explotación (con todas las alteraciones que sufran en el futuro), á la ley del Estado de Bremen de 13 de mayo de 1877, referente á certificados de depósito y warrants, y á las disposiciones aplicables del Código de Comercio alemán.

---

3) REGLAMENTO DE LA EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA DE ALMACENES DE BREMEN (DE 15 DE AGOSTO DE 1894) (2)

§ 1

Este reglamento servirá de norma para el uso de las instalaciones destinadas al tráfico y al depósito de mercancías en el distrito franco y en la dársena llamada *Sicherheitshafen*, y que pertenecen á la Compañía de Almacenes de Bremen.

---

(1) **311.** Si en un acto de constitución de prenda, que se derive de una operación comercial celebrada entre comerciantes, se hubiere convenido por escrito que el acreedor tenga derecho á cobrarse de la prenda sin autorización del Tribunal, podrá el acreedor proceder, sin más requisitos, á la venta pública de la prenda, si el deudor se encuentra en descubierto. Si el precio de venta de los objetos pignorados pudiere fijarse por la cotización en Bolsa ó por las mercuriales del mercado, entonces puede el acreedor prescindir, para la venta, de los avisos; siempre que la haga al precio corriente y por medio de corredor ó, en su defecto, de funcionario público autorizado para las ventas en subasta.

Inmediatamente después de efectuada la venta, y en cuanto sea posible, deberá notificárselo el acreedor al deudor, siendo responsable en caso contrario de los daños y perjuicios que á éste se le ocasionaren.

(2) En extracto.

Todo el que utilice dichas instalaciones, se somete, por ese hecho, á las disposiciones de este reglamento.

El que se considere perjudicado injustamente por medidas ó procedimientos de la Compañía en ejercicio de la explotación, tiene derecho á quejarse ante la Diputación de Puertos y Ferrocarriles, de cuyas decisiones podrán todavía ambas partes apelar al Senado para la resolución definitiva.

§ 2

La Compañía dirige la explotación de las instalaciones que le ha confiado el Estado. Está además autorizada para el ejercicio de todos los negocios correspondientes á la explotación ordinaria de una Compañía de almacenes.

La Compañía sólo se ocupa de la remisión de mercancías, sobre la base de convenios especiales y á pedido de personas residentes en Bremen; sólo acepta las obligaciones de porteador en casos excepcionales y también sobre aquella base.

La Compañía no concede préstamos ni adelantos sobre las mercancías que se le entreguen en depósito.

§ 3

Horas de trabajo

Las horas regulares de trabajo en los días hábiles, son, para los *locales de explotación*, las siguientes:

meses de *verano* (abril á septiembre)	de 6 á 12 a. m. y de 1 1/2 á 7 p. m.
meses de *invierno* (octubre á marzo)	de 7 á 12 a. m. y de 1 1/2 á 7 p. m.

La Compañía puede, sin embargo, cuando le parezca necesario, permitir ú ordenar trabajos fuera de las horas de servicio. Los capitanes de buque y otros interesados, se atendrán á lo que disponga á ese respecto la Compañía, y desempeñarán el trabajo que les corresponda, en la misma forma que durante las horas de trabajo regulares.

Los domingos y días festivos, no se trabajará sino en casos de especial urgencia. En tales casos, el interesado deberá proveerse del permiso policial.

Se podrán disminuir las horas de trabajo cuando ocurran fuertes y continuas heladas, ó por otros motivos poderosos.

Las *oficinas* de la Compañía estarán abiertas:
en los meses de *verano*. . . . . de 7 a. m. á 7 p. m.;
en los meses de *invierno* . . . . de 8 a. m. á 7 p. m.

§ 4

Comportación de los empleados con el público.—Prohibición de aceptar remuneraciones en ninguna forma

. . . .

§ 5

Ordenes emanadas de los empleados

Todo el que utilice ó visite las instalaciones de la Compañía, deberá obedecer las indicaciones de los empleados de ésta, y someterse, si tal se le exigiere, á un registro personal.

§ 6

Prohibición de fumar

. . . .

§ 7

Limitaciones al uso de las instalaciones

No se admitirán en depósito objetos que, por sus dimensiones ó peso excesivos, ó por su calidad, presenten peligros ó inconvenientes tales que motiven su rechazo, á juicio de la Compañía.

Otros objetos sólo serán admitidos bajo ciertas condiciones, las cuales serán materia de convenios especiales con la Compañía.

La carga y descarga de objetos cuyo peso por pieza exceda á 1,500 kg., sólo podrán efectuarse en los sitios destinados ya á ese fin ó indicados por la Compañía para el caso especial.

§ 8

Ordenes á la Compañía

Las órdenes deben presentarse por escrito en las oficinas de la Compañía. Esta declina toda responsabilidad respecto de la eje-

cución de órdenes trasmitidas verbalmente, ó presentadas directa mente en los locales de la explotación (galpones, almacenes, etc.).

. . . .

§ 9

Responsabilidad de quien da la orden

La persona que da una orden á la Compañía, responde de la exactitud de sus declaraciones, y carga con todos los perjuicios que pudieren resultar de la inexactitud ó insuficiencia de las mismas. Responde especialmente de los perjuicios que, en lo relativo á las instalaciones de la Compañía ó á los artículos depositados, pudieren originarse por lo incompleto ó erróneo de aquellas declaraciones.

. . . .

§ 10

Datos para el cálculo de los derechos á pagar

La Compañía podrá en cualquier tiempo verificar el peso y calidad de los artículos que se le entreguen, á fin de averiguar si concuerdan con los datos del interesado. Los gastos que demande la verificación correrán por cuenta de éste, cuando resulten erróneos los datos que él suministró

Los derechos correspondientes á artículos que se pierdan ó averíen, serán también cargados en cuenta, á menos que sea la Compañía la responsable de la pérdida, etc.

§ 11

Artículos demorados, artículos no admitidos á depósito, etc.

Cuando los interesados demoren por más tiempo que el previsto, la aceptación ó remoción de artículos que se hallen en manos de la Compañía, podrá ésta tomar los artículos en depósito á costa de los interesados. Si se tratare de artículos expuestos á deteriorarse rápidamente, ó que no pudieren ser depositados, ó cuyo valor resultare desproporcionadamente disminuído por los gastos del depósito, la Compañía podrá venderlos sin más formalidades.

Los artículos que se traigan sin aviso ó contra lo dispuesto en el § 7, así como aquellos que al parecer de la Compañía estén averiados, deberán removerse antes de transcurridas 24 horas después del requerimiento de la Compañía. Transcurrido dicho plazo, ésta

tiene derecho de hacer remover los mencionados artículos, por cuenta y riesgo de los interesados; ó de hacerlos desaparecer, destruyéndolos, si dichos procedimientos fueren considerados impracticables.

De la medida adoptada se dará aviso á los interesados, siempre que sea posible.

El producido de la venta, cuando ésta se haya llevado á efecto, quedará á disposición de los interesados, previa deducción de los gastos.

§ 12

Disposiciones aduaneras.

El cumplimiento de las disposiciones aduaneras sobre declaración y despacho de las mercancías, etc., corresponde á los interesados.

§ 13

Verificación de pérdidas y averías

La Compañía, al recibirse de los objetos que se le entreguen, sólo tomará nota de aquellas averías ó faltas que sean fáciles de reconocer exteriormente. El resultado se hará constar en el mismo boleto de la orden, ó de otro modo, pero siempre por escrito; y será comunicado á los interesados que lo soliciten.

Cuando los interesados hicieren saber á la Compañía que algunos artículos guardados por ella en depósito han sufrido mermas ó averías, la Compañía hará verificar sin demora el estado de dichos artículos, y comprobar, si es posible, la causa de las mermas ó averías y el momento en que se produjeron, comunicando luego el resultado á los interesados. El examen se dirigirá también á comprobar la magnitud del daño, si así lo pidieren los interesados ó lo ordenare la Compañía. La verificación se efectuará en presencia de dos peritos y también, si fuere posible, del interesado.

Si, en el caso del artículo 610 del Código de Comercio, el recibidor efectúa por intermedio de la Compañía la verificación, en cuanto al estado y cantidad de sus artículos,—de acuerdo con lo que precede y antes de transcurridas 48 horas después del día en que se hizo cargo de ellos,—el procedimiento tiene el mismo valor legal que la verificación hecha en la forma prescripta por el artículo 609 del mismo Código. (1)

(1) **609**.—Antes de que el recibidor se haga cargo de los artículos, pueden, tanto él como el capitán del buque, hacer efectuar el reconocimiento de aquéllos, en cuanto á su estado y cantidad, por intermedio de la autoridad competente (*) ó de los peritos nombrados oficialmente para ese objeto.

(*) Por ejemplo, la Cámara de Comercio.

Cada interesado puede, sin embargo, exigir que la verificación se realice de acuerdo con las disposiciones del Código de Comercio.

§ 14

Trabajos para la conservación en buen estado, de los artículos

La Compañía tiene el derecho, pero no el deber, de tomar á su cargo, por cuenta de los interesados, las reparaciones que juzgue necesarias en el embalaje de los artículos. Podrá también ejecutar otros trabajos que considere exigidos por las circunstancias, para conservar ó mejorar los artículos que le sean confiados.

§ 15

Responsabilidad de la Compañía en general

La Compañía es responsable,—de acuerdo con las normas precisas que se dan más adelante,—de los daños que resulten de haber ella omitido el diligente cuidado que en general ha de suponerse en un comerciante celoso del cumplimiento de sus obligaciones. La Compañía tendrá que demostrar que ha procedido en esta forma.

Responde de sus empleados y otras personas de que se sirva.

§ 16

Limitaciones de la responsabilidad

La Compañía declina toda responsabilidad tratándose de mercancías que, de acuerdo con la costumbre ó con alguna disposición vigente, ó por haberse convenido así, han sido depositadas al aire libre ó en construcciones abiertas ó incompletamente resguardadas de las influencias atmosféricas, ó en locales en que los interesados mismos se encargan de recibir los artículos, de hacerles sufrir cualquier trabajo ó preparación y de entregarlos á terceros; siempre que el daño que reciban dichas mercancías provenga del modo de depósito, y sea causado por las influencias atmosféricas, ó por ladrones ó malhechores. En tal caso es indiferente que los locales estén bajo la vigilancia de la Compañía.

A este acto se llamará, siendo posible, la otra parte interesada que se halle en el lugar.

610.—Si el reconocimiento no se ha practicado antes de hacerse cargo de las mercancías el recibidor, deberá éste dentro del plazo de dos días hábiles, hacer efectuar el reconocimiento ulterior, de acuerdo con el artículo 609; quedando en caso contrario sin ningún derecho de reclamar de averías ó pérdidas parciales. No se tomará en cuenta el que las averías ó pérdidas fueren exteriormente aparentes ó no.

Esta disposición no se aplicará al caso de pérdidas ó averías causadas intencionalmente ó por la negligencia grosera de alguna persona perteneciente á la tripulación del buque.

Los daños que se produzcan al elevar, descender ó transportar los artículos en los lugares de depósito ó de carga, no son de cuenta de la Compañía; á menos que se pruebe que fueron causados por culpa de sus empleados, ó por defectos de sus aparatos elevadores ó de transporte, que la atención y cuidado ordinarios habrían bastado para descubrir.

§ 17

Importe de la indemnización

Para fijar el importe de la indemnización que la Compañía, de acuerdo con lo que precede, tuviese que pagar, se aplicará lo dispuesto en el artículo 396 [1] del Código de Comercio alemán.

§ 18

Casos en que no existe responsabilidad

Toda la responsabilidad de la Compañía desaparece con respecto á objetos excluídos en virtud del § 7, ó sólo condicionalmente admitidos, ó entregados á la Compañía con indicaciones falsas, inexactas ó insuficientes. Lo mismo ocurre, si alguna de las medidas de seguridad usuales ó expresamente prescriptas por la Compañía, no hubiere sido observada por los interesados.

Tampoco se responsabiliza la Compañía por ningún daño que pudiere ocasionar la maquinaria elevadora ó el material de transporte, cuando esta maquinaria ó este material sean usados por un tercero.

La Compañía tampoco responde de los daños causados por incendio, aunque la culpa de éste pueda atribuirse á uno de sus empleados.

---

(1) **396.**—Debiendo el porteador satisfacer una indemnización por la pérdida ó avería de las mercancías, se calculará dicha indemnización tomando por base el valor mercantil corriente de éstas.

En caso de pérdida, equivaldrá la indemnización al valor mercantil corriente que una mercancía, de la misma especie y calidad que la perdida, tenga en el lugar y época en que debió entregarse, pero deduciendo los derechos y gastos que se hubieren ahorrado por efecto de la pérdida.

En caso de avería, equivaldrá la indemnización á la diferencia entre el valor de venta de la mercancía averiada y el valor comercial corriente que ella hubiera tenido en el lugar y época de su entrega, pero deduciendo los derechos y gastos ahorrados por efecto de la avería.

Si la mercancía no tuviere valor comercial corriente, se tomará como base del cálculo el valor común de la misma.

Si se demostrase que el porteador tuvo culpa en la pérdida ó avería, deberá satisfacer además los daños y perjuicios de todo género que de dicha causa resultaren.

§ 19

Término para las reclamaciones

El derecho de reclamar contra la Compañía, cesa con la aceptación de la mercancía por el recibidor; á menos que éste haya hecho constar por escrito el daño, en el momento de la entrega á más tardar, y solicitado á la vez la comprobación por la Compañía (§ 13).

Se exceptúan los reclamos por indemnización de daños que no habrían podido reconocerse exteriormente y que sólo hubieren sido descubiertos después de la remoción de los artículos; á condición de que se haya dado aviso á la Compañía y solicitado la verificación, inmediatamente después de descubierto el daño, y, á más tardar, pasadas cuatro semanas de la entrega de los artículos. Además, en tal caso, incumbe al interesado probar que el daño se produjo dentro del tiempo transcurrido entre el momento en que la Compañía recibió las mercancías y el momento en que las entregó.

El recibidor tiene derecho á demorar la aceptación de los artículos, mientras la Compañía no lleve á cabo la verificación del daño que á juicio de aquél hayan sufrido.

§ 20

Derecho pignoraticio y de retención sobre los artículos depositados

La Compañía tiene un derecho pignoraticio y de retención sobre los artículos que se le entreguen en depósito, para asegurarse de lo que le corresponda reclamar por alquileres, derechos, compensaciones y gastos con respecto á dichos artículos, ó por otras acciones contra la persona por cuya cuenta están ellos depositados. Este derecho se extiende á las sumas depositadas en reemplazo de los artículos, así como á las reclamaciones que por indemnización de averías motivadas por incendio ú otras causas, puedan hacerse valer en lugar de los artículos.

Cuando se realice una venta de éstos, los créditos de la Compañía tendrán la preferencia.

Contra el deudor moroso, la Compañía tiene derecho, después de la primera demanda no atendida, de vender sin más requisitos una parte de los artículos depositados, suficiente á su juicio, para el reembolso de la suma reclamada. Cuando el deudor no pudiere ser hallado, la demanda debe hacerse efectiva mediante una intimación publicada en el periódico «Bremer Nachrichten».

§ 21

Indicación de los lugares de carga

. . . .

§ 22

Carga y descarga

La descarga de las mercancías del buque sobre el quai (*aufsetzen*), y la carga de las mercancías del quai al buque (*absetzen*), se operan en general por medio de los aparatos elevadores de la Compañía. El buque prestará por su parte, con los aparatos de que disponga, la ayuda necesaria según las circunstancias.

En la primera operación (*aufsetzen*), los objetos serán colocados por la gente del buque, verticalmente debajo del aparato elevador, atándolos y enganchándolos á él. La mercancía suelta será introducida á pala en recipientes apropiados, ó llevada junto á la máquina elevadora especial para granos, etc., si ésta fuere aplicada; ambos trabajos incumben también á la gente del buque. Las cadenas, cabos, etc., necesarios para atar y enganchar los bultos, serán provistos por el buque. En caso de emplearse cadenas, cabos, etc., pertenecientes á la Compañía, ésta no se responsabiliza por ellos (véase § 18).

Sobre el quai, los objetos serán desenganchados de la máquina elevadora y, si así debe operarse, trasportados á los depósitos por gente de la Compañía.

Para la segunda operación (*absetzen*), corre por cuenta de la Compañía colocar, atar y enganchar los bultos de mercancía; proveerá al efecto los útiles apropiados. En el buque, la gente de bordo tendrá que desenganchar los bultos y retirarlos del aparato elevador.

La Compañía suministrará en lo posible para cada escotilla del buque, un aparato elevador con el personal requerido. El capitán del buque efectuará por su parte los trabajos que le incumben, con la actividad necesaria para que la operación no sufra demoras ni interrupciones.

La Compañía tiene el derecho de suspender la carga ó descarga, y de hacer retirar el buque por las autoridades del puerto, cuando á su juicio el capitán no active regularmente el trabajo, por falta de personal ó por otras causas. De los perjuicios que eventualmente resultaren de la suspensión, no se podrá en ningún caso reclamar contra la Compañía; en tanto que el capitán está, al contrario, obligado á resarcirla de los gastos que resulten de que el utilaje de explotación y

el personal no hayan sido, por culpa de las medidas tomadas por él, suficientemente aprovechados.

§ 23

Carga y descarga de vagones y carros

. . . .

La responsabilidad de la Compañía por los daños que sufran las mercancías, se limita á los casos en que pueda probarse que el daño ocurrió por culpa inexcusable de la Compañía misma, durante la carga ó descarga en ó de los vagones.

Las mercancías que lleguen, ó que deban expedirse en carros, serán llevadas á, ó tomadas de los lugares destinados á ellas; debiendo á ese respecto seguir el porteador las indicaciones que hagan los empleados de la Compañía.

. . . .

§ 24

Formularios para los pedidos ú órdenes

. . . .

§ 25

Averiguación del peso

La determinación del peso de las mercancías incumbe al interesado.

Si el interesado no puede indicar dicho peso al mismo tiempo que presenta á la Compañía el pedido respectivo, deberá hacerlo á más tardar dentro de un plazo de diez días; en caso contrario, la Compañía aplicará sus tarifas sobre la base del peso que ella considere prudencial.

Si la Compañía exigiere el pago anticipado (véase más adelante la ordenanza del 1.° de julio de 1894, A, 5 c), la determinación del peso deberá hacerse sin demora.

§ 26

Pedido de vagones vacíos

. . . .

§ 27

Recepción y entrega de las mercancías

Las solicitudes para la recepción y entrega de mercancías, se presentarán en las oficinas de la Compañía, donde serán selladas dichas solicitudes para indicar que las mercancías pueden recibirse ó entregarse.

Las mercancías se llevarán á los locales de la explotación ó se retirarán de ellos, durante las horas reglamentarias de trabajo.

Se considera verificada la recepción de las mercancías, cuando han llegado en su totalidad al local de la explotación, y en éste se las ha recibido junto con la solicitud respectiva provista del sello correspondiente. Para constancia de la recepción, la solicitud será sellada nuevamente con un sello especial. Este sello se aplicará en presencia del solicitante que así lo exigiere.

La entrega de las mercancías se efectúa contra remisión de las respectivas solicitudes debidamente selladas, á los locales de la explotación de la Compañía. Si las mercancías no se retiran todas de una vez, podrán exigirse recibos especiales por cada retiro parcial.

La entrega al porteador ó á una oficina aduanera, se considera equivalente á la entrega al legítimo interesado.

Corresponde al porteador informar al recibidor, de la llegada de las mercancías. La Compañía, tratándose de mercancías que lleguen por buques, da en general aviso de la llegada, de acuerdo con los manifiestos de carga entregados por el capitán. Pero estos avisos no tienen el carácter de los informes del porteador.

Las mercancías desembarcadas á pedido del capitán, no se entregarán sino en presencia de éste ó con su consentimiento, cuando el recibidor sólo las acepte condicionalmente.

La entrega de las mercancías destinadas á ser embarcadas, se hará en el orden que el capitán determine.

§ 28

Derecho de disponer de las mercancías

El derecho de disponer de las mercancías recibidas en los establecimientos de la Compañía, pertenece al que solicitó su recepción (solicitante), hasta que ellas hayan sido entregadas á quienes corresponda.

Las mercancías cuya entrega se haya pedido en forma, se consideran entregadas tan pronto como la solicitud presentada á las oficinas de la Compañía y provista del sello de aceptación haya vuelto á manos del solicitante.

§ 29

Reembolso

El solicitante puede autorizar en su solicitud la entrega de las mercancías á un tercero contra reembolso de los gastos que reclame la Compañía. Tal autorización debe extenderse á *todas* las mercancías mencionadas en la solicitud.

§ 30

Representante del buque

Los convenios celebrados con el representante del buque (*Schiffsmakler*) tienen el mismo valor que si hubieran sido hechos con el capitán.

§ 31

Depósito de las mercancías

El depósito de las mercancías solicitado por el interesado, se efectúa, —de acuerdo con los términos de la solicitud,—en los graneros, almacenes, galpones ó locales abiertos; siempre que haya en ellos, á juicio de la Compañía, espacio suficiente.

Según lo determine el solicitante, se recibirán las mercancías en las condiciones de los formularios del tipo I, ó en las de los formularios del tipo II (§ 33).

Se avisará por escrito al solicitante, de la recepción efectuada de sus mercancías.

Para las mercancías que gozan de depósito libre, de acuerdo con la Sección B (V) de la ordenanza de 1.° de julio de 1894 sobre tarifas de la Compañía (véase más adelante), así como en los casos indicados en el § 11, el lugar del depósito será fijado por la Compañía.

Si algunas mercancías que hayan sido colocadas ya en depósito por la Compañía, fueren desestivadas,—con el objeto de inspeccionarlas ó de someterlas á una manipulación cualquiera,—por la persona á cuya disposición se encuentren, correrá por su cuenta reestivar dichas mercancías; ó la Compañía realizará el trabajo á costa de dicha persona.

La Compañía puede cambiar de lugar las mercancías depositadas, cuando lo crea conveniente para el buen aprovechamiento de las instalaciones, etc.

En los casos del § 11, y para mercancías tomadas por la Compañía

en las condiciones de la Sección B (V, c) de la ordenanza de 1.º de julio de 1894 (véase más adelante), el trabajo de cambiar de lugar las mercancías depositadas, se efectuará por cuenta del interesado; en los demás casos, á costa de la Compañía.

El solicitante puede exigir en su solicitud de depósito, que no se cambie el lugar de depósito de sus mercancías sin darle previo aviso.

En general, la Compañía no intimará el desalojo de las mercancías tomadas por ella en depósito, sino en los casos previstos en la Sección B (V, c) de la ordenanza recién citada. La Compañía se reserva sin embargo el derecho de exigir, en caso de necesidad, el retiro de dichas mercancías. El plazo para el retiro termina entonces con la expiración del mes de depósito (§ 32) que sigue al de la intimación. Vencido este plazo, se aplicarán á las mercancías las disposiciones contenidas en la Sección B (V, c) de la misma ordenanza.

§ 32

Cálculo de los derechos de depósito

Los derechos de depósito (Ordenanza de 1.º de julio de 1894, sección B, V, c y sección C, I), se calcularán, para el total de las mercancías á que se refiere la solicitud, á contar del día en que se *empezó* á ponerlas en depósito. El cálculo se hará por meses, tomando como término de cada mes la víspera del día que lleva en el calendario el mismo número que el día en que se empezó á poner en depósito las mercancías, y contando hasta el día en que se *concluya* de retirar del depósito todas las mercancías á que se refiere la solicitud de retiro, ó hasta el día en que se anote en los libros de la Compañía el traspaso de las mercancías á otra persona.

Las mercancías que, de acuerdo con la ordenanza citada (sección B, V, c), son objeto de una solicitud de depósito por corto plazo, y cuyo retiro no se haya efectuado totalmente catorce días después de haber empezado á colocarlas en depósito, serán tomadas en depósito mensual desde el día siguiente.

Las fracciones de un mes, se contarán por un mes completo; pero si, en el caso del § 31 (al final), el retiro de las mercancías ocurre en la primera mitad de un mes empezado, sólo entrará en cuenta la mitad del importe de los derechos correspondientes al depósito mensual.

§ 33

Solicitudes de depósito y de retiro de depósito

Las solicitudes para el uso de las instalaciones de depósito, deben formularse en los casos siguientes de acuerdo con los modelos prescriptos:

1) Para las mercancías depositadas ó á depositar en locales donde su recepción, manipulación y preparación, así como su entrega, son permitidas á los interesados directamente, el solicitante empleará el formulario de *solicitud de depósito I* (véase anexo A) ó el de *solicitud de retiro I* (anexo B).

2) Para las mercancías depositadas ó á depositar en locales donde su recepción, manipulación y preparación, así como su entrega, deben efectuarse exclusivamente por la Compañía, el solicitante empleará el formulario de *solicitud de depósito II* (anexo C) ó el de *solicitud de retiro* (anexo D).

3) Cuando las mercancías depositadas en virtud de una solicitud de depósito, son transferidas á un tercero y deben seguir en depósito por cuenta del adquisidor, el primer interesado presentará á la Compañía un *boleto de traspaso*, según el formulario correspondiente (anexo E), y el adquisidor, una solicitud de depósito según los formularios A ó C.

El boleto de traspaso tiene á la vez el valor de solicitud de retiro por parte del primer interesado.

4) Para solicitudes referentes á servicios de los indicados en la Ordenanza sobre Tarifas (sección C, II), se emplearán también formularios especiales, que pueden obtenerse gratuitamente en las oficinas de la Compañía.

§ 34

Acarreo á los depósitos y desde los depósitos, y manipulación de las mercancías

1) El transporte de las mercancías á los locales de depósito, su preparación, y su transporte desde aquellos locales, estarán á cargo del solicitante, en cuanto estos trabajos no correspondan, por condición expresa, á la Compañía. Pero si las mercancías fueron recibidas por la Compañía en virtud de una solicitud de depósito del tipo II, la ejecución de los trabajos mencionados,—en la parte que se opera dentro de los locales de depósito,—queda reservada á la Compañía.

2) Por lo demás, la Compañía también toma á su cargo trabajos de tonelería ó embalaje para otras mercancías que le hayan sido entregadas en depósito (compárese § 14). Toma á su cargo especialmente los trabajos de pesar las mercancías, de sacar muestras, y otros servicios secundarios, así como la carga y descarga de las mercancías que entran en los depósitos ó salen de ellos por ferrocarril; y se encarga en fin de hacer asegurar las mercancías contra incendio (véase § 35).

3) La compensación por los trabajos reservados en virtud del inci-

so 1) á la Compañía, ó por los que tome á su cargo de acuerdo con el inciso 2), se establece aplicando las disposiciones de la sección A (4 f) de la Ordenanza sobre Tarifas.

4) Los residuos de mercancías, provenientes del reembalaje ó de la toma de muestras, se asignarán al interesado en la cuenta de gastos de reembalaje.

Las barreduras y residuos del embalaje (arcos, raspaduras, cuerdas, etc.), pertenecen á la Compañía.

§ 35

Seguro contra incendios

1) El interesado debe ocuparse él mismo de asegurar sus mercancías contra incendio. La Compañía procurará, sin embargo, el seguro para las mercancías que se le entreguen en deposito, cuando así se le solicite especialmente. En la solicitud, debe indicarse el valor por el cual se han de asegurar las mercancías, en detalle por número de bultos y peso, así como el valor por el cual deban ellas asegurarse en total.

2) La Compañía contrata el seguro á su nombre con las compañías aseguradoras.

El solicitante (asegurado) autoriza á la Compañía para convenir todas las cláusulas del contrato de seguro con el asegurador, y tratar en definitiva, del modo que le parezca más conveniente, la regulación de los daños eventuales causados por incendio.

3) El seguro solicitado de la Compañía, empieza desde que se acepta la solicitud y se depositan las mercancías. Si las mercancías que se hallen en locales de pasaje sobre el quai ó en vagones sobre las vías férreas del establecimiento, han de ser aseguradas antes de entrar en depósito, se presentará una solicitud especial para ese objeto; en tal caso, el seguro empieza desde la aceptación de la solicitud.

Las mercancías cuya aseguración ha sido aceptada antes de llegar ellas á las instalaciones de la Compañía, se considerarán aseguradas desde el momento en que lleguen.

Las solicitudes de seguro deben formularse por escrito. Se comunicará al solicitante la aceptación de su pedido, en caso de que él mismo no la haya averiguado en las oficinas de la Compañía. Si la solicitud de seguro no viene acompañada de la de depósito, podrá emplearse un formulario en hoja doble (según el modelo que la Compañía facilitará), del cual se devolverá ó se enviará al solicitante una de las hojas, provista de la anotación de aceptación.

El seguro termina con el retiro de las mercancías, ó bien en el momento en que se anote en los libros de la Compañía el traspaso de las mercancías á otra persona.

Para cada retiro parcial de mercancías, se indicará especialmente la parte del valor asegurado que corresponda á las mercancías cuyo retiro se solicite, siempre que ello no resulte ya de la solicitud de seguro. A falta de este dato, se atribuirá á las mercancías retiradas un valor medio, calculado sobre el total de las mercancías aseguradas y el del seguro.

El seguro corre de mes á mes, hasta que por una parte ú otra se haya prevenido el cese del contrato de seguro. La prevención deberá ser por escrito, y su efecto consistirá en hacer terminar el seguro al tercer día, á más tardar, después de presentada.

4) *No se introducirán alteraciones en el importe de la suma asegurada, sino á solicitud de los interesados.* La solicitud se formulará en las condiciones establecidas en el inciso 3).

5) La compensación del seguro se calculará por mes y de acuerdo con las disposiciones del § 32.

6) La Compañía entrega al asegurado el total de la indemnización que en caso de incendio pague el asegurador. No se responsabiliza por las pérdidas que resulten de la insolvencia eventual del asegurador, ó de la demora en la regulación de los perjuicios causados por el incendio, cuando esa demora se deba á circunstancias que la Compañía no pudo prever. Tales pérdidas se repartirán entre todos los asegurados, á prorrata de los derechos de cada uno sobre la suma total de la indemnización fijada. Sin embargo, las pérdidas que ocurran en la regulación de los perjuicios de incendio, por culpa de alguno ó algunos de los asegurados, serán cargadas á éstos exclusivamente. La Compañía, después de haber oído á dos peritos, resolverá si las pérdidas deben atribuirse en todo ó en parte á alguno ó algunos de los asegurados.

§ 36

Uso de la maquinaria elevadora de los depósitos

El uso de la maquinaria elevadora de los depósitos, para todas las operaciones enumeradas en la Ordenanza sobre Tarifas (sección C, II a), se concederá por el orden de las solicitudes y en las horas del día fijadas por la Compañía para ese objeto.

El solicitante hará llevar por su cuenta las mercancías junto á la máquina elevadora, ó, en su caso, las hará retirar de junto á ella. También correrá por su cuenta—si ocurriere,—el enganche y desenganche de los bultos transportados por la maquinaria elevadora. Estos trabajos serán, sin embargo, hechos por la Compañía, cuando así esté determinado ó cuando así haya sido convenido. El solicitante efectuará los trabajos que le incumban, con la activi-

dad necesaria para que el funcionamiento de la maquinaria elevadora no sufra retardos ni interrupciones, y tendrá que resarcir á la Compañía de todos los gastos que provengan del hecho de no haber sido aprovechados convenientemente, por culpa de él, la maquinaria y el personal de la Compañía.

Esta tiene derecho de transportar con su maquinaria elevadora, simultáneamente, mercancías de diversos solicitantes.

§ 37

Recepción y entrega de las mercancías

Para la recepción de las mercancías, se expedirán en las oficinas de la Compañía,—sobre la base de las solicitudes de depósito,—papeletas de entrada á éste, que se entregarán al solicitante.

Se supone efectuada la recepción de las mercancías, cuando su totalidad ha llegado al local de la explotación y ha sido recibida en él, junto con la papeleta de entrada á depósito.

La entrega de las mercancías se efectúa en los locales de la explotación, contra remisión de papeletas de entrega expedidas en las oficinas de la Compañía de acuerdo con las solicitudes de depósito presentadas.

La entrega de las mercancías al porteador ó á una oficina aduanera, se considera equivalente á la entrega al legítimo interesado.

§ 38

Derecho de disponer de las mercancías depositadas

El derecho de disponer de las mercancías que la Compañía ha tomado en depósito, corresponde al solicitante, hasta entregarlas al legítimo interesado. Las mercancías que son objeto de un certificado de transferencia, se consideran transferidas, tan pronto como la nueva solicitud de depósito ha sido aceptada é inscripta en los libros de la Compañía. Se comunicará al nuevo solicitante la realización de transferencia, en caso de no haberse él mismo notificado de ella en las oficinas de la Compañía.

§ 39

Certificados de depósito y warrants

La Compañía expedirá, á pedido de los interesados y de acuerdo con la ley de warrants y su reglamentación, certificados de depósito

y warrants sobre las mercancías que le hayan sido confiadas en virtud de una solicitud de depósito del tipo II (véase § 33). La Compañía tiene el derecho, pero no la obligación, de hacer constar en el certificado de depósito el mal estado ó mala calidad que eventualmente hubiere observado en las mercancías ó en su embalaje.

La Compañía se encarga de asegurar contra incendio las mercancías objeto de un certificado de depósito, á menos que en la solicitud se diga expresamente que aquéllas no han de ser aseguradas por la Compañía. El seguro de mercancías sobre las cuales se hayan expedido warrants, deberá hacerse por intermedio de la Compañía (Reglamentación de la ley de warrants, § 3).

Las mercancías sobre las cuales se haya expedido un certificado de depósito, sólo serán entregadas ó transferidas contra devolución del certificado. Si se hubiese expedido un warrant, éste también será devuelto; pero la Compañía podrá en los casos previstos en el § 10 de la reglamentación de warrants, efectuar la entrega ó transferencia de los artículos, cuando se deposite en su poder, en vez del warrant, el importe de la pignoración con los intereses y costos eventuales.

Tratándose de mercancías sobre las cuales se ha expedido un certificado de depósito pero ningún warrant, pueden efectuarse entregas parciales contra presentación del certificado. Este será devuelto, luego de haber hecho en él la deducción de la parte de mercancías entregadas.

Las comunicaciones á los tenedores de certificados de depósito ó warrants, se efectuarán por publicaciones insertas en el diario «Bremer Nachrichten», cuando dichas personas no puedan ser halladas.

§ 40

Arrendamientos

La Compañía arrienda locales y terrenos de depósito, de acuerdo con las disposiciones emanadas de la Diputación de Puertos y Ferrocarriles y que figuran como anexo á la Ordenanza sobre Tarifas, (1) y de acuerdo también con el formulario agregado á este Reglamento (anexo...) (2).

Vigen también para el distrito franco las disposiciones destinadas á asegurar el pago de derechos é impuestos, y las disposiciones sobre la clasificación de tabacos (anexos F y G).

. . . .

Bremen, 10 de Agosto de 1894.

La Compañía de Almacenes de Bremen.

(1) Véase más adelante.

(2) Suprimimos este formulario que no difiere esencialmente del que se emplea en Hamburgo.

Anexo A. (*Papel rojo: 24/32 cm.*)

Número de aceptación: ....

Compañía de Almacenes Generales de Bremen

SOLICITUD DE DEPÓSITO I (*)

Para los artículos indicados á continuación, solicito, de acuerdo con las Ordenanzas de Explotación y Tarifas,

la admisión á depósito en { almacenes / galpones de quai / local abierto

Marca y numeración	Número	Clase de embalaje	Contenido	Peso bruto en kilogramos	Modo de transporte, indicación del buque, etc.	Indicación de los valores parciales para la solicitud de seguro.

1) Declarar si los artículos depositados deben asegurarse por intermedio de la Compañía (§ 35 de la Ordenanza de Explotación) y por qué suma total: . (Si el seguro debe obtenerse antes de depositados los artículos, se necesita una solicitud especial).

2) Otras declaraciones sobre las preparaciones ó manipulaciones que se deseen para los artículos.

Bremen, ...

(*Firma del solicitante*) ....

(*) Para artículos á depositar en locales donde la recepción, manipulación y retiro por los interesados, son permitidos.

Anexo B. (*Papel blanco: 24/32 cm.*)

Número de aceptación:

....

Compañía de Almacenes Generales de Bremen

SOLICITUD DE DEPÓSITO II (*)

Para los artículos indicados á continuación, solicito, de acuerdo con las Ordenanzas de Explotación y Tarifas,

la admisión á depósito en { almacenes / galpones de quai / local abierto

Marca y numeración	Número	Clase de embalaje	Contenido	Peso bruto en kilogramos	Modo de transporte, indicación del buque, etc.	Indicación de los valores parciales para la solicitud de seguro.

1) Declarar si los artículos depositados deben asegurarse por intermedio de la Compañía (§ 35 de la Ordenanza de Explotación) y por qué suma total: .... (Si el seguro debe obtenerse antes de depositados los artículos, se necesita una solicitud especial).

2) Otras declaraciones sobre las preparaciones ó manipulaciones que se deseen para los artículos.

Bremen, ...

(*Firma del solicitante*) ....

(*) Para artículos depositados en locales donde la recepción, manipulación y retiro por los interesados, no son permitidos.

Anexo C. (*Papel rojo: 16/24 cm.*)

Número de aceptación: ....

Compañía de Almacenes Generales de Bremen

SOLICITUD DE RETIRO I

Solicito *la entrega,* de acuerdo con las Ordenanzas de Explotación y Tarifas, de los artículos indicados á continuación:

Indicación del número y lugar del depósito	Marca y numeración	Número	Clase de embalaje	Contenido	Peso bruto en kilogramos	Otras declaraciones

Bremen, ...

(*Firma del solicitante*) ....

Anexo D. (*Papel blanco: 16/24 cm.*)

Número de aceptación: ....

Compañía de Almacenes Generales de Bremen

SOLICITUD DE RETIRO II

Solicito *la entrega,* de acuerdo con las Ordenanzas de Explotación y Tarifas, de los artículos indicados á continuación:

Indicación del número y lugar del depósito	Marca y numeración	Número	Clase de embalaje	Contenido	Peso bruto en kilogramos	Otras declaraciones

Bremen, ...

(*Firma del solicitante*) ....

Anexo E. (*Papel blanco: 16/24 cm.*)

Número de aceptación: ....

Compañía de Almacenes Generales de Bremen

BOLETO DE TRASPASO

Traspaso, de acuerdo con las Ordenanzas de Explotación y Tarifas, los artículos indicados más abajo á

Señor ....

Indicación del número y lugar del depósito	Marca y numeración	Número	Clase del embalaje	Contenido	Peso bruto en kilogramos	Otras declaraciones

Bremen, ...

(*Firma del interesado*) ....

Anexo F.

DISPOSICIONES DESTINADAS Á ASEGURAR EL PAGO DE DERECHOS É IMPUESTOS EN EL DISTRITO FRANCO (1)

La elaboración (*Verarbeiten*) de mercancías, especialmente la fabricación de cigarros, está prohibida en el distrito franco.

Para las mercancías que se hayan depositado en locales ó terrenos del distrito franco, será obligatorio llevar una contabilidad ajustada á los usos comerciales, que permita en todo tiempo darse cuenta del estado de los depósitos, y cuyos libros estarán siempre á disposición de las autoridades de aduana.

La explotación de negocios de comercio al pormenor, está prohibida en el distrito franco. Por ahora no serán considerados en esta categoría los negocios en que se vendan artículos destinados á la provisión de los buques, sobre la base de pedidos escritos del capitán ó su representante. Los pedidos,—en los cuales se hará constar el recibo de las mercancías,—serán conservados en los libros del arrendatario.

. . . .

Las contravenciones se castigarán con multas convencionales, de un importe máximo de mil marcos, las cuales serán impuestas con exclusión de todo procedimiento legal por la Diputación de Puertos y Ferrocarriles y hechas efectivas por la Dirección de Policía; la reincidencia expondrá á los contraventores al desalojo inmediato de los locales y terrenos que arriendan. Si la contravención es imputable á un empleado del arrendatario, éste podrá ser obligado á despedir al empleado culpable, sin perjuicio del pago de la multa convencional.

Si la contravención ha ocurrido de parte de un arrendatario, ó de una persona por cuenta de la cual el arrendatario recibió mercancías para depositar, será obligación de éste hacer que los contraventores desalojen sin demora el local ó terreno que ocupan; y no podrá celebrar con ellos un nuevo convenio de subarriendo sin la previa autorización de la Compañía.

. . . .

---

(1) En extracto.

Anexo G.

DISPOSICIONES RELATIVAS Á LA CLASIFICACIÓN DE TABACOS EN EL DISTRITO FRANCO

La elaboración de mercancías,—especialmente la fabricación de cigarros,—está prohibida en el distrito franco.

Para las mercancías que se hayan depositado en los locales destinados á la clasificación de tabacos, será obligatorio llevar una contabilidad ajustada á las indicaciones de las autoridades aduaneras, la cual permita en todo tiempo darse cuenta del estado de los depósitos. Los libros de esta contabilidad estarán siempre á la disposición de las autoridades aduaneras.

La explotación de negocios de comercio al por menor, está prohibida en el distrito franco.

A los arrendatarios de los locales destinados á la clasificación de tabacos, les está prohibida toda venta al por menor en el distrito franco.

Se entiende por *venta al por menor* en el sentido de estas disposiciones, la venta de mercancías de una misma especie en cantidad menor de cincuenta kilogramos ó cincuenta litros. Se consideran mercancías de la misma especie, las que llevan el mismo número en la tarifa de aduana [....]

No se considera venta al por menor la de cantidades aún menores que las indicadas, cuando

a) su entrega se haga sobre la base de pedidos escritos de otro arrendatario del distrito franco. Los pedidos, en los cuales se hará constar el recibo de las mercancías, se conservarán en los libros del vendedor;

b) las mercancías estén destinadas á la provisión de un buque, y su entrega se haga sobre la base de un pedido escrito del capitán ó su representante. El pedido, en el cual se hará constar oportunamente el recibo de las mercancías, se conservará en los libros del vendedor;

c) las mercancías se presenten para su despacho á las oficinas de aduana del distrito franco. En los libros del arrendatario deberá hacerse constar este hecho. Si las mercancías pagan los derechos de aduana, el recibo correspondiente se agregará á los libros; si las mercancías se despachan bajo escolta ó se remiten por correo, se hará en los libros del arrendatario, junto con el asiento de la remisión, la anotación: *bajo escolta ó con declaración postal á* (nombre) *en* (lugar).

Tratándose de ventas en cantidades mayores que las indicadas más arriba, el vendedor está obligado, cuando así se le pida, á indicar á las autoridades aduaneras, de acuerdo con sus libros, el nombre del comprador.

Toda entrega de mercancías y toda salida de las mismas del local destinado á la clasificación de tabacos, se considera, del punto de vista del control á que se refieren estas disposiciones, como equivalente á una venta.

Cuando la venta de tabaco á personas que no tienen un depósito en el distrito franco, se efectuare por cantidades superiores á cincuenta kilogramos, el vendedor sólo podrá entregar la mercancía en remesas parciales, á condición de agregar á sus libros cada uno de los correspondientes recibos de la aduana.

Los arrendatarios deberán someterse á todas las resoluciones del Consejo Federal y á las limitaciones referentes á los locales y terrenos del distrito franco ocupados por los arrendatarios mismos, y obedecer las disposiciones que se hayan tomado ó se tomaren en cumplimiento de las resoluciones de aquel Consejo ó para asegurar la percepción de los derechos é impuestos, y en especial las disposiciones relativas al consumo de artículos extranjeros que no hayan pagado derechos de aduana. Se dará conocimiento por escrito á los arrendatarios, de tales limitaciones, con excepción de las que se indican ya aquí.

Los contraventores á estas obligaciones, sufrirán una multa convencional de un importe máximo de mil marcos, la cual será impuesta por la Diputación de Puertos y Ferrocarriles, con exclusión de todo procedimiento legal, y ejecutada por la Dirección de Policía. La reincidencia se castigará con el desalojo inmediato.

Si la contravención es imputable á un empleado del arrendatario, podrá obligarse á éste á despedir al culpable, sin perjuicio del pago de la multa convencional.

Si los contraventores fueren subarrendatarios, ó personas por cuenta de las cuales el arrendatario recibió mercancías en depósito, será obligación del arrendatario hacer que los contraventores desalojen sin demora el terreno que ocupen; y no podrá celebrar con ellos ningún convenio de subarriendo sin la previa autorización de la Compañía.

Si se arrendaren ó subarrendaren locales ó terrenos á personas que hubieren sido castigadas por contravenir las presentes disposiciones ú otras destinadas al mismo fin ó por eludir el pago de derechos ó impuestos, ó á personas que á juicio de la Diputación de Puertos y Ferrocarriles no ofrecieren suficientes garantías del punto de vista de la seguridad de la percepción de los derechos é impuestos, la Diputación citada puede, en todo tiempo, exigir el desalojo de

tales arrendatarios ó subarrendatarios. Será entonces obligación del arrendatario pagar el arriendo convenido ó las otras compensaciones acordadas en el contrato de arrendamiento, hasta el más próximo de los plazos de desalojo con aviso previo, establecidos en dicho contrato, sin que el arrendatario tenga por su parte derecho á reclamar indemnizaciones. Respecto al subarrendatario, valdrán los convenios que él haya celebrado con el arrendatario.

La Diputación de Puertos y Ferrocarriles, podrá usar del mismo procedimiento contra el arrendatario ó subarrendatario que tenga entre su personal á algún empleado que haya sido castigado por incurrir en alguna de las contravenciones recién indicadas, ó que no ofrezca, á juicio de la Diputación, suficientes garantías del punto de vista de la seguridad de la percepción de los derechos é impuestos, siempre que el arrendatario ó subarrendatario no acceda inmediatamente á la orden dada por la Diputación, de despedir á dicho empleado.

Está prohibido á los arrendatarios tomar en depósito mercancías por cuenta de personas á quienes se haya obligado al desalojo en virtud de estas disposiciones. Los nombres de dichas personas serán comunicados al arrendatario.

III.—Tarifas

A. DERECHOS DE PUERTO

Los derechos de puerto han sido fijados para los puertos de Bremen y Bremerhaven respectivamente, por las leyes de 14 de octubre de 1888 y 3 de julio de 1897.

a) Bremen

1) DERECHOS DE PUERTO PROPIAMENTE DICHOS

§ 1

Todo buque de procedencia ó destino marítimo, fondeado (con el objeto de descargar ó cargar) en el distrito franco ó en una de las dársenas del llamado Sicherheitshafen [1] ó junto al Weserbahnhof, tiene que pagar derecho de puerto. Se consideran también incluí-

(1) Ley de 16 de julio de 1895.

dos en esta categoría aquellos buques que, á su venida á Bremen ó después de su salida de Bremen, tocan algún puerto del distrito del Weser inferior sin descargar ó cargar en él todo su cargamento.

§ 2

El derecho de puerto para una estadía en fondeadero no prolongada más de quince días, será de cuatro Pfennig por metro cúbico de registro neto si se trata de un vapor, y de tres Pfennig si de un buque á vela; para cada quincena (ó fracción) subsiguiente, un Pfennig por cada metro cúbico de registro neto, ya se trate de vapor ó de buque á vela.

Los buques que á su venida á Bremen han tocado uno de los puertos del distrito del Weser inferior y han pagado allí derechos de puerto, no tendrán que pagar en Bremen más que el excedente eventual de los derechos que en este último puerto les correspondan, sobre los ya pagados en los otros puertos (1).

§ 3

Serán exonerados de los derechos de puerto:

a) los buques que entren vacíos ó en lastre, siempre que salgan también vacíos ó en lastre;
b) los vapores remolcadores y los barcos de pilotos, cuando sólo presten servicio como tales;
c) los buques pertenecientes al Imperio ó al Estado de Bremen;
d) las barcas pescadoras;
e) los vapores de pasajeros destinados al tráfico con las playas de baños del Mar del Norte;
f) los buques que sólo fondeen en el puerto para sufrir reparaciones y por el tiempo que éstas duren.

2) DERECHOS DE FONDEADERO DURANTE LOS SEMESTRES DE INVIERNO Y VERANO

§ 4

El distrito franco, el Sicherheistshafen, etc., pueden ser utilizados por los buques para fondeaderos de invernada ó veraneo, siempre que á juicio de la Dirección del puerto haya suficiente espacio para ello.

---

(1) De acuerdo con disposiciones correlativas para los puertos de Vegesack y Bremerhaven, á los buques que salen de Bremen hacia el mar y que han pagado en Bremen derechos de puerto, no se les cobra, en caso de tocar aquellos puertos, más que el excedente sobre lo que ya hubieren pagado en Bremen por concepto de derechos de puerto.

El semestre de invierno empieza el 1.º de noviembre y termina el 31 de marzo; el semestre de verano empieza el 1.º de abril y termina el 31 de octubre.

§ 5

Por el semestre de invierno, se cobrarán los siguientes derechos de fondeadero:

a) Para embarcaciones de mar que no paguen derechos de puerto, por cada metro cúbico de registro neto . .	10 Pf.
b) Para embarcaciones fluviales á vapor, por cada metro de largo medido sobre cubierta	1 M
Para vapores con ruedas laterales se aumentarán los derechos en un 10 %.	
c) Para otras embarcaciones fluviales, de las que están obligadas á llevar certificado de arqueo ó patente de buque, por cada metro cúbico de registro	5 Pf.
d) Para las embarcaciones fluviales que no poseen certificado de arqueo ó patente de buque; de acuerdo con su tamaño, según apreciación del respectivo empleado del puerto . . . . de 1 M. 50 á	5 M.

Los mencionados buques están exonerados de los derechos de fondeadero, cuando fondeen en el puerto con el objeto de descargar ó cargar ó de sufrir reparaciones, y á condición de que su estadía no se prolongue más de catorce días. Los buques que hayan pagado los derechos de fondeadero para un semestre de invierno, si abandonan el puerto durante el semestre y vuelven al puerto antes de la expiración de éste período, están eximidos de pagar nuevamente los derechos de fondeadero.

§ 6

Por el semestre de verano, se cobrarán á los buques que no paguen derechos de puerto los siguientes derechos de fondeadero:

a) Cuando ya se hayan pagado derechos de fondeadero por el semestre de invierno, por cada mes ulterior de calendario ó fracción, se abonará una cuarta parte del importe correspondiente, según la tarifa anterior, al semestre de invierno.

b) Cuando no se hayan pagado derechos de fondeadero por el se-

mestre de invierno, se abonará, por un período de hasta cuatro meses, la misma cantidad fijada por la tarifa para el semestre de invierno, y por cada mes ulterior ó fracción, una cuarta parte más.

Los mencionados buques están exonerados de los derechos de fondeadero, cuando fondeen en el puerto con el objeto de descargar ó cargar ó de sufrir reparaciones, á condición de que su estadía no se prolongue más de treinta días.

§ 7

A las embarcaciones de mar que hayan pagado derechos de fondeadero por invernada ó veraneo, se les descontará el importe de tales derechos de los de puerto, en caso de tener que pagar estos últimos al abandonarlo.

. . . .

4) DISPOSICIONES GENERALES

§ 10

Los buques responden de los derechos que deben aplicárseles. Antes de saldar la cuenta de estos derechos, no podrán abandonar el puerto.

La cobranza se hará por vía administrativa.

§ 11

Antes de fondear, habrá que obtener del respectivo empleado del puerto la autorización correspondiente.

§ 12

La Diputación de Puertos y Ferrocarriles podrá promulgar reglamentaciones especiales sobre las condiciones para utilizar los desembarcaderos y taludes del puerto, ó fijar esas condiciones en cada caso particular.

La misma Diputación podrá ordenar en cualquier tiempo el desalojo de las dársenas del puerto, sin que haya en tales casos lugar á reclamo por devolución ó dispensa de derechos

§ 13

Los capitanes y patrones están obligados á obedecer las indicaciones del empleado respectivo del puerto, especialmente las que se refieren al fondeadero que ha de ocupar cada buque.

§ 14

Las infracciones á las disposiciones de esta ley se castigarán con multas de hasta ciento cincuenta marcos, ó con prisión de hasta quince días. También podrá el respectivo empleado del puerto, en caso necesario, hacer llevar á cabo la ejecución de una orden á costa del capitán ó patrón remisos.

b) Bremerhaven

§ 1

Derechos de puerto

Por su estadía en una de las dársenas, antepuertos ó quais situados en las riberas del Weser, deberán pagar, en caso de no aplicarse el § 2 de esta ley:

1.º Los vapores de 6,800 metros cúbicos ó más de registro neto:

por una estadía de hasta 30 días, por metro cúbico .	30 Pf.;
por la estadía desde el día trigésimoprimero hasta el sexagésimo inclusive, por metro cúbico. . . .	7 »
por cada período ulterior de 30 días, ó fracción, por metro cúbico	2 »

Los vapores de carga de 6,800 metros cúbicos de registro neto ó más, si dejan las dársenas, antepuertos ó quais de las riberas del Weser sin llevar cargamento ni pasajeros y sin haber utilizado la nueva esclusa de la dársena llamada Kaiserhafen, sólo pagan los derechos de puerto fijados en el número 2.º.

Los vapores de 6,800 metros cúbicos ó más de registro neto, que, sin descargar ni cargar y sin exigir fondeadero en el puerto, sólo con el objeto de utilizar el dique llamado Kaiserdock pasen por la nueva esclusa del mismo nombre, están exonerados de derechos de puerto.

2.º Los vapores de más de 170 y menos de 6,800 metros cúbicos de registro neto

para una estadía que no pase de 60 días, por cada período de 30 días, ó fracción, y por metro cúbico 7 Pf;
por cada período ulterior de 30 días, ó fracción . . 2 » (1)

3.° Los buques á vela de más de 170 metros cúbicos de registro neto

para una estadía de hasta 60 días, por cada período de 30 días, ó fracción, y por metro cúbico . . . 6 Pf
por cada período ulterior de 30 días, ó fracción, y por metro cúbico. . . . . 1 Pf.

4.° Los vapores y buques á vela de 40 á 170 metros cúbicos inclusive de registro neto

para una estadía de hasta 15 días, por metro cúbico 3 Pf
por cada período ulterior de 15 días, ó fracción, por metro cúbico . . . . 1 »

5.° Los vapores y buques á vela de menos de 60 metros cúbicos de registro neto

para una estadía de hasta 15 días, por embarcación 30 Pf
por cada quincena ó fracción ulterior, y por embarcación . . . . 15 »

6.° Las armadías

por cada quincena ó fracción, y por m. cuad. . . 3 Pf

7.° Las dragas, ganguiles. y otras embarcaciones semejantes no destinadas al transporte de carga ó pasajeros

por cada período de 30 días de estadía, durante el cual pueden dichas embarcaciones entrar y salir más de una vez . . . . 10 M.

La estadía se cuenta desde el día subsiguiente al de la entrada á los antepuertos ó al del atraque á los quais del Weser.

Las fracciones de 1/2 metro cúbico ó más se contarán como unidades; las fracciones menores no entrarán en cuenta.

(1) Por una disposición posterior, se establece que estos derechos serán de sólo 6 Pf y 1 Pf, como en el puerto de Geestemünde, mientras no se eleven dichos derechos en este último.

Los buques que abandonen una de las dársenas (antepuertos, quais del Weser) para ir á sufrir reparaciones en uno de los diques del Weser ó del Geeste, y que vuelvan después de efectuada la reparación, no serán tratados, en cuanto al pago de derechos del puerto, como buques recién llegados; sino como si su nueva estadía fuera la continuación inmediata de la primera. Lo mismo vale para los buques que habiendo dejado el puerto, vuelvan á él antes de pasar frente á la boya exterior del Weser, con el fin de completar su cargamento ó por causa de deshielo, tempestad ó averías.

§ 2

Derechos de carga

Los buques de cualquier capacidad, que vienen á descargar á Bremerhaven desde un lugar cualquiera del Weser inferior más abajo de Bremerhaven, ó desde un lugar cualquiera del Weser superior y sus afluentes, así como los buques que salen de Bremerhaven con destino á uno de los lugares mencionados, pagarán, siempre que las tarifas del § 1 no les sean más favorables, en vez de los derechos de puerto allí establecidos: por cada tonelada de artículos desembarcados ó embarcados, 10 Pf.

§ 3

Exoneración de derechos de puerto y de carga

Están exonerados del pago de derechos de puerto y de carga:

1) Los vapores remolcadores, en cuanto no se apliquen al trasporte de mercancías ó (fuera del límite marítimo) al trasporte de pasajeros.
2) Los vapores que se aplican al transporte de pasajeros, de Bremerhaven aguas abajo, pero sin pasar los límites marítimos.
3) Las lanchas y barcas que navegan entre Bremerhaven y los límites marítimos, y que no embarcan ni desembarcan mercancías, sino que trasbordan carga de otros buques (que no sean *hulks*), [1] ó las llevan á ellos.
4) Las embarcaciones que traen á los buques balastro, de un punto de la costa que no esté fuera de los límites marítimos.

---

(1) *Hulks*, buques viejos y desmantelados que se emplean como depósitos de carbón y víveres, lazaretos, etc.

5) Los buques que llegan vacíos y vuelven á salir vacíos, sin pasar los límites marítimos.
6) Las embarcaciones que sólo se emplean para la pesca.
7) Las embarcaciones de pilotos, que sólo se empleen como tales.
8) Los buques pertenecientes al Estado de Bremen ó al Imperio.

Los derechos de puerto se rebajan á la mitad para los buques que son conducidos á los diques y otros establecimientos de reparaciones navales situados sobre el Weser ó el Geeste, y que no cargan ni descargan mercancías antes ni después, ni se detienen más de ocho días en total.

Lo mismo vale para los buques que, sin descargar ni cargar, visitan una de las dársenas de Bremerhaven sólo para utilizar las instalaciones de reparación y la maquinaria elevadora.

Los buques que vienen de Bremen hacia el mar, y que han pagado en aquella ciudad los derechos de puerto de acuerdo con la ley del 14 de octubre de 1888 (número 1, DERECHOS DE PUERTO), si á su salida hacia el mar pasan por el puerto de Bremerhaven, no tendrán que pagar allí sino el excedente eventual de los derechos que en este último puerto les correspondan, sobre los ya pagados en Bremen.

§ 4

Derechos de esclusa

A cada entrada y salida por las esclusas, deberán pagar:

los buques de menos de 40 m. cúb. de registro neto	1	M.
» » » 40 á 170 (exc.) m. c de reg. neto	3	»
» » » 170 » 250 » » » » » »	8	»
» » » 250 » 1,000 » » » » » »	20	»
» » » 1,000 » 5,000 » » » » » »	40	»
» » » 5,000 ó más » » » » »	60	»

Los vapores de 6,800 ó más metros cúbicos de registro neto, que pagan los derechos de puerto establecidos en el § 1, número 1.°, no tendrán que abonar derechos de esclusa; sin embargo, los que en virtud del tercer inciso del número 1.°, hayan sido exonerados del pago de derechos de puerto, abonarán derechos de esclusa, á razón de 6 Pf. por metro cúbico.

. . . .

§ 5

Derechos de carga en las riberas del Geeste

. . . .

§ 6

Pilotaje de puerto

Por conducir un buque á la entrada y á la salida:

Para buques de

menos de	500 m. cúb. de registro neto							6 M.
»	500 á	1,000 m. cúb. (exc.) de reg. neto						8 »
»	1,000 »	2,000	»	»	»	»	»	»	12 »
»	2,000 »	3,000	»	»	»	»	»	»	18 »
»	3,000 »	5,000	»	»	»	»	»	»	25 »
»	5,000 »	7,000	»	»	»	»	»	»	30 »
»	7,000 »	9,000	»	»	»	»	»	»	35 »
»	9,000		»	»	ó	más »		»	40 »

Teniendo en vista el tamaño y modo de construcción de un buque, así como las circunstancias de ser de noche, reinar tempestad, etc., podrá el Capitán de puerto ordenar que dicho buque sea ocupado por dos pilotos, y en ese caso la tarifa que precede será aumentada en un 50 %.

§ 7

Cambio de fondeadero

Por conducir un buque de un fondeadero á otro se cobrará:

Para buques de

menos de	500 m. cúb. de registro neto							2 M.
»	500 á	1,000 m. cúb. (exc.) de reg. neto						4 »
»	1,000 »	2,000	»	»	»	»	»	»	6 »
»	2,000 »	5,000	»	»	»	»	»	»	8 »
»	5,000 »	9,000	»	»	»	»	»	»	10 »
»	9,000 m. cúb	ó más				»	»	»	12 »

. . . .

Cuando un buque, durante su estadía en el puerto, ha sido ya trasladado una vez de un fondeadero á otro, por orden del Capitán de puerto, —sin que esta operación haya sido solicitada á la vez por el capitán del buque ó su representante, — todo otro cambio de fondeadero exigido por aquel funcionario, lo efectuarán los pilotos del puerto gratuitamente.

§ 8

Servicio de botes

Por el servicio de botes ó de sirga á la entrada y salida de los buques se cobrará:

Para buques de

menos de	**500**	**m. cúb. de registro neto**			**5 M.**
»	**500**	**á**	**1,000 m. cúb. (exc.) de reg. neto**		**10 »**
»	**1,000**	**»**	**2,000**	**» » » » »**	**15 »**
»	**2,000**	**»**	**3,000**	**» » » » »**	**20 »**
»	**3,000**	**»**	**4,000**	**» » » » »**	**30 »**
»	**4,000**	**»**	**9,000**	**» » » » »**	**40 »**
»	**9,000**	**m. cúb., ó más**		**» » »**	**50 »**

. . . .

§ 9

Alquiler de depósitos

Para las mercancías que quedan más de quince días sobre los quais, se cobrará por concepto de alquiler de depósito:

Por día, y por cada 20 metros cuadrados . . . . 5 Pf.

Para las mercancías colocadas en uno de los locales de depósito que se hallan bajo la administración del Capitán de puerto:

Por cada período de 30 días, ó fracción, y por cada 20 metros cuadrados . . . . 1 M.

§ 10

Derechos de limpieza

. . . .

§ 11

Uso de las grúas

I.—Los derechos por el uso de las grúas á mano fijas, ó de las grúas á vapor trasportables, será de 25 Pf. por cada tonelada levantada, contándose las fracciones de tonelada como unidades.

Además, habrá que pagar los jornales de los hombres ocupados en las grúas y máquinas anexas.

II.—Sin embargo, cuando las grúas indicadas se usen para el trasbordo *directo* del buque á vagones de ferrocarril ó viceversa, los derechos de grúa por cargar ó descargar un vagón de hasta 10,000 kilogramos de capacidad, serán de sólo 50 Pf. En tales casos se contará el importe de las jornadas del personal de las grúas á mano, pero no el importe del personal de las grúas á vapor trasportables.

Para vagones mayores, los derechos sufrirán un aumento proporcional.

III.—Si se usa la grúa de tijera ó las grúas de 30 y 20 toneladas de capacidad, movidas mecánicamente, se aplicará la tarifa que sigue:

Para	pesos	de	hasta 2,000 kg. inclusive.				1	M.
»	»	»	2,000	á	3,000	k. incl. por cada 100 k.	5	Pf.
»	»	»	3'000	»	5,000	» » » » »	10	»
»	»	»	5,000	»	7,500	» » » » »	15	»
»	»	»	7,500	»	10,000	» » » » »	20	»
»	»	»	10,000	»	12,500	» » » » »	25	»
»	»	»	12,500	»	15,000	» » » » »	30	»
»	»	»	15,000	»	17,500	» » » » »	35	»
»	»	»	17,500	»	20,000	» » » » »	40	»
»	»	»	20,000	»	25,000	» » » » »	45	»
»	»	»	25,000	»	30,000	» » » » »	50	»
»	»	»	30,000	»	35,000	» » » » »	55	»
»	»	»	35,000	»	40,000	» » » » »	60	»
»	»	»	40,000	»	45,000	» » » » »	65	»

Si dentro de un período de dos días se solicitare el empleo de las grúas recién mencionadas, para levantar de nuevo objetos á los que ya hubieren sido aplicadas dichas grúas, los derechos se rebajarán de un 50 % con relación á los cobrados la primera vez.

El uso de las instalaciones de grúas se efectuará siempre bajo la vigilancia de la Inspección del Puerto. Las solicitudes para el uso de estas instalaciones, deben dirigirse por escrito á dicha autoridad, con

indicación de los pesos que se trata de levantar. El solicitante es responsable de la exactitud de sus indicaciones. Ninguna instalación podrá emplearse para levantar pesos mayores que los correspondientes á su capacidad indicada. Para obtener un fondeadero junto á una instalación de grúas, el capitán del buque deberá dirigirse al Capitán del puerto.

La operación de enganchar los pesos á las cadenas de la grúa, corresponde al interesado; así como la provisión de las cuerdas y cadenas necesarias para ello.

Los objetos que se han de levantar, serán colocados verticalmente debajo de las cadenas colgantes de la grúa. Está expresamente prohibido arrastrar lateralmente estos objetos por medio de la grúa.

Los derechos de grúa deberán pagarse en la Oficina del Puerto, dentro del plazo de tres días después de utilizadas las instalaciones.

B.—TARIFAS DE PILOTAJE

Aunque no existe el pilotaje obligatorio en el río Weser, los buques tienen interés en proveerse de pilotos, que además de sus funciones profesionales desempeñan, como hemos visto, el papel de representantes de los intereses aduaneros, de modo que su presencia á bordo suprime todas las formalidades del control fiscal durante el viaje. A ese efecto, los pilotos son responsables de la exacta observancia de las disposiciones aduaneras por parte del buque y su tripulación; están siempre provistos de las linternas y banderas de aduana, que ponen á disposición del capitán y mediante las cuales el buque está libre de las formalidades de aviso y despacho.

a.—Pilotaje marítimo

Hay tres compañías de pilotos para el servicio del Weser desde mar afuera hasta Nordenham, cada una de las cuales posee dos goletas estacionadas en puntos determinados. Desde el 1.° de enero de 1904, estas tres compañías se hallan bajo la dirección superior del Estado de Bremen.

La ordenanza de 1897 (de Oldenburgo y Bremen) fija la tarifa de pilotaje del modo siguiente:

§ 25

I *Para buques que entran*, por cada metro de calado:

a) Durante los meses de verano (de 16 de abril á 15 de septiembre inclusive):

hasta Bremerhaven ó Geestemünde.	23 M. 50 Pf.;
hasta Nordenham	24 » 50 »

b) Durante los meses de primavera y otoño (de 16 de febrero á 15 de abril y de 16 de septiembre á 15 de noviembre inclusive):

hasta Bremerhaven ó Geestemünde.	25 M. 40 Pf.;
hasta Nordenham	26 » 80 »

c) Durante los meses de invierno (de 16 de noviembre á 15 de febrero, inclusive):

hasta Bremerhaven ó Geestemünde.	31 M. 20 Pf.;
hasta Nordenham	32 » 70 »

II *Para buques que salen*, por cada metro de calado:

a) Durante los meses de verano (de 16 de abril á 15 de septiembre, inclusive):

desde Bremerhaven ó Geestemünde.	16 M. 70 Pf.;
desde Nordenham	20 » 60 »

b) Durante los meses de primavera y otoño (del 1.º de marzo á 15 de abril y de 16 de septiembre á 31 de octubre, inclusive):

desde Bremerhaven ó Geestemünde.	20 M. 10 Pf.;
desde Nordenham	25 » 50 »

c) Durante los meses de invierno (noviembre, diciembre, enero y febrero):

desde Bremerhaven ó Geestemünde	26 M. 80 Pf.;
desde Nordenham	32 »

§ 26

Además del honorario que le corresponde según la tarifa anterior, el piloto tiene derecho á la manutención gratuita mientras permanezca á bordo del buque piloteado.

§ 27

Si un buque tomara dos pilotos, el segundo piloto recibirá la mitad del honorario de tarifa.

§ 28

Cuando la embarcación del piloto tenga que ir navegando delante del buque, el honorario de tarifa se duplicará para el trayecto recorrido de ese modo.

§ 29

Si un buque, á su llegada á la desembocadura del Weser, rechazara el ofrecimiento de un piloto, y más tarde lo pidiera y obtuviese, el honorario que cobrará este último se calculará á partir del punto en que se hizo el ofrecimiento del primer piloto. Aquél entregará á éste la parte correspondiente al trayecto comprendido entre el punto del ofrecimiento no aceptado y el punto en que el buque pidió y obtuvo el piloto.

§ 30

Cuando un buque para el cual se solicitó el servicio de piloto, no está listo para partir en el momento fijado, ó cuando el viaje se haya tenido que demorar ó interrumpir por causa de viento contrario ú otra razón de fuerza mayor, sin que el piloto haya tenido que ver con la demora ó interrupción, se pagará una compensación por la estadía, á razón de 6 M. diarios en los meses de verano (de 16 de abril á 15 de septiembre), y de 10 M. diarios en los meses de invierno (de 16 de septiembre á 15 de abril), contándose como unidades las fracciones de día. Lo mismo ocurre cuando, después de terminado el viaje, á pedido del capitán, ó como consecuencia de medidas tomadas por las autoridades de cuarentena, ó por razones de fuerza mayor, el piloto permanezca á bordo del buque.

§ 31

Si las condiciones meteorológicas obligan á un buque en viaje de salida á remontar el río,

a) el piloto cobrará la compensación por estadía, de acuerdo con el § 30, siempre que él no haya abandonado el buque y que éste no haya vuelto á fondear en el puerto;
b) si el buque ha vuelto á fondear en el puerto ó si el piloto ha sido despedido, cobrará éste de nuevo el honorario que le corresponda de acuerdo con la tarifa

§ 32

Si el piloto se ve obligado á permanecer á bordo de un buque en viaje de salida, más allá del punto convenido, tendrá derecho,—durante el tiempo en exceso de su permanencia á bordo,—á manutención gratuita y á un sueldo de primer timonel; y además podrá reclamar el pago del viaje de vuelta á Bremerhaven, incluída también la manutención.

§ 33

. . . .

§ 34

Por dirigir las maniobras de un buque para corregir su brújula corresponderá al piloto una compensación de 15 marcos.

§ 35

El pago del honorario del piloto para un buque que entra al puerto, debe satisfacerse en el momento de despedir al piloto.

Para los buques en viaje de salida, el honorario según tarifa podrá exigirse antes de empezar el viaje; las compensaciones adicionales que en virtud de las disposiciones que anteceden, pudieren corresponder al piloto, le serán entregadas ó aseguradas en el momento de despedirlo

§ 36

Los buques responden de los honorarios del piloto; el cobro de estos honorarios puede hacerse efectivo por vía administrativa.

b) *Pilotaje fluvial*

Los pilotos de río pueden obtenerse en la rada de Bremerhaven, donde se halla estacionada la goleta de los pilotos de la ciudad de Bremen. Estos pilotos tienen á su cargo el servicio sobre el Weser entre la ciudad de Bremen y el puerto de Bremerhaven. La tarifa que rige para ese servicio, es la siguiente:

	Hasta un calado de 3 m.	Adicional por cada decímetro
Desde Bremerhaven:	M.	M.
hasta Brake	7.50	0.50
» Vegesack	12.—	0.80
» Bremen.	17.50	1.20
Desde Brake:		
hasta Vegesack	8.50	0.60
» Bremen.	12.—	0.90
Desde Vegesack:		
hasta Bremen.	7.50	0.60

Cuando un buque para el cual se han pedido los servicios de un piloto no esté pronto á salir en el tiempo fijado, ó cuando su viaje se demore ó interrumpa sin que hayan mediado razones de fuerza mayor ni circunstancias imputables al piloto, éste tendrá derecho á reclamar una indemnización de seis marcos por día.

Cuando sea solicitado un piloto para un buque que no se halle en una de las estaciones indicadas en la tarifa anterior, le serán reembolsados al piloto los gastos extraordinarios que eventualmente exija su trasporte desde la estación más próxima.

C.—IMPUESTO DE BOYAS Y SEÑALES, DEL WESER INFERIOR

(Ordenanza de 3 de septiembre de 1896 y de 17 de marzo de 1903).

El impuesto de boyas y señales importa, por cada metro cúbico de registro neto que exceda á 200:

a) para los buques á vela. . . . . 10 Pf.
b) para los buques á vapor . . . . 14 »

Disposiciones relativas al cobro del impuesto

1) El impuesto se cobrará por cada *entrada* en el Weser, sólo una vez. El cobro se efectuará por la Oficina de Boyas y Señales, en cuyo distrito el buque haga operaciones de carga y descarga, ó eche anclas ó fondee por primera vez después de su entrada.

2) Los buques que hayan entrado vacíos ó en lastre y sin pasajeros, cuando salgan también vacíos ó en lastre y sin pasajeros, pueden reclamar la devolución de la mitad del impuesto pagado. El mismo tratamiento se aplica á los buques que hayan entrado vacíos ó en lastre y sin pasajeros, con el objeto de ser desbaratados.

3) En el cálculo del importe que debe pagar un buque por concepto de impuesto de señales y boyas, se contarán como unidades las fracciones de 1/2 metro cúbico ó más; las fracciones menores no se tomarán en cuenta.

Exoneraciones

Están exonerados del pago del impuesto de señales y boyas:

1) Los buques de la Marina imperial alemana y los de guerra de países extranjeros que, de hecho ó en virtud de tratados, usen de reciprocidad.

2) Los buques de propiedad de uno de los Estados contratantes, (1) que se empleen en las obras hidráulicas del río ó de los puertos.

3) Los buques que por haber sufrido averías ó accidentes en el mar, ú obligados por deshielo, tormentas ó vientos contrarios, entren al río y salgan después sin haber descargado ni cargado, ó sin haber enajenado total ó parcialmente su cargamento.

4) Los buques que entren al río para prestar auxilios á otros, encallados ó en peligro, ó que vuelvan después de haber salido con ese objeto; á menos que estén destinados exclusivamente al salvataje ó desembarque de cargamentos en peligro.

5) Las lanchas, cuando el buque al cual lleven la carga ó del cual la traigan haya pagado el impuesto.

6) Las embarcaciones de pilotaje y de remolque, en cuanto se empleen exclusivamente para esos fines.

7) Las embarcaciones ocupadas exclusivamente en la pesca en las costas.

8) Los buques que hayan salido sólo para efectuar un viaje de prueba, ó que entren á un puerto del Weser, únicamente para sufrir repa-

(1) Bremen, Oldemburgo y Prusia.

raciones, completar su equipo ó cargar provisiones ó carbón de uso de la máquina.

D.—TARIFA DEL DIQUE IMPERIAL (KAISERDOCK), EN BREMERHAVEN

Por alquiler del dique y por los diversos trabajos que trae aparejado su uso y que se expresan más abajo, se cobra en total:

para buques de hasta 5,000 toneladas de registro bruto, (1)

1,500 marcos por el primer día
y 500 » por cada día subsiguiente;

para buques de 5,001 á 6,000 toneladas de registro,

2,000 marcos por el primer día
y 600 » por cada día subsiguiente;

para buques de 6,001 á 7,000 toneladas de registro bruto,

2,500 marcos por el primer día
y 675 » por cada día subsiguiente;

para buques de 7,001 á 8,000 toneladas de registro bruto,

3,000 marcos por el primer día
y 750 » por cada día subsiguiente;

para buques de 8,001 á 11,000 toneladas de registro bruto,

3,000 marcos por el primer día
y 1,000 » por cada día subsiguiente;

para buques de más de 11,000 toneladas de registro bruto,

3,000 marcos por el primer día
y 1,200 » por cada día subsiguiente.

(1) Una tonelada de registro (medida inglesa), equivale á 0.353 metros cúbicos de registro. Esta equivalencia ha sido establecida por la ordenanza sobre arqueo de buques (1.º de marzo de 1896, § 27), que obliga á la inscripción de las dos medidas en los certificados de arqueo.

En estas sumas se incluye el costo de las operaciones de meter el buque en dique, de fijarlo sobre los bloques y apuntalarlo, de hacer funcionar las bombas de desagotamiento, y de sacar el buque del dique. Las fracciones de día se cuentan por días enteros. Por meter en dique ó sacar del dique un buque, cuando la operación haya de efectuarse en domingo ó día de fiesta, se cobrará una compensación adicional.

Para la recepción de buques averiados, habrá que celebrar convenios especiales.

Estas disposiciones no se aplican á los buques de la Marina imperial.

E) ORDENANZA DE 1.° DE JULIO DE 1894, SOBRE LAS TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE ALMACENES GENERALES DE BREMEN

Sección A

Disposiciones generales

1) DIRECCIÓN DE LA EXPLOTACIÓN

Las instalaciones serán explotadas por la Compañía de Almacenes generales de Bremen y podrán ser utilizadas por cualquiera que lo desee, de acuerdo con las disposiciones que se citan en seguida.

2) DISPOSICIONES RELATIVAS Á LA UTILIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES

El uso de las instalaciones estará sujeto á las leyes y reglamentos del puerto de la ciudad de Bremen, á la Ley y Reglamento sobre warrants, al Reglamento de explotación de la Compañía y en fin, á las disposiciones de la presente ordenanza.

3) SOLICITUDES PARA EL USO DE LAS INSTALACIONES

Para obtener el permiso de usar las instalaciones, habrá de presentar el interesado, á la Compañía, una solicitud escrita en la forma establecida por el Reglamento de explotación.

Si se trata de artículos de tránsito, los datos necesarios referentes al destino que se les haya de dar, deben presentarse generalmente al entregar los artículos, ó dentro de los plazos fijados en la Sección B, V, si los artículos vinieren por buque.

4) CÁLCULO DE LOS DERECHOS

a) Los derechos de la Compañía, se calculan de acuerdo con las Secciones B y C.

b) Las tasas unitarias indicadas para los derechos, no podrán fraccionarse; las fracciones se computan como unidades enteras. Los derechos por peso se refieren al peso bruto.

El derecho correspondiente á *una* tasa, no será nunca menor de 20 Pf.; además, las sumas se redondearán aumentándolas hasta un múltiplo de 5 Pf.

c) Los derechos adicionales (Sección B, III) se computan juntamente con los derechos ordinarios.

d) Cuado en una solicitud única se relacionen diversas clases de artículos sin separarlos por cantidades y pesos, se aplicará al total de los artículos la tasa más alta de las que les correspondan separadamente.

e) Para los artículos que se entreguen sin previa solicitud ó con indicación falsa del contenido, así como para artículos cuyo peso verdadero exceda en más de un 10 % al indicado, podrán aumentarse los derechos en un 100 %.

En caso de inexactitud en la indicación del contenido, si la Compañía no usa del derecho de verificarlo, se admitirá para el cálculo la tasa más elevada de las que correspondan á las diversas clases de artículos.

f) Para aquellos trabajos que no estén previstos en la tarifa, y á falta de convenio previo, la Compañía fijará los derechos según su criterio, tomando en cuenta las tasas correspondientes á trabajos análogos ó los precios corrientes locales. En caso de desacuerdo, la Diputación de Puertos y Ferrocarriles decide en último término.

5) COBRO DE LOS DERECHOS

a) Los derechos é indemnizaciones serán cobrados al solicitante por la Compañía, con la sola excepción de los derechos especiales por uso de las instalaciones del depósito de maderas (Sección C, III).

El derecho por uso del quai (sección B, *a*), se cobrará al capitán ó su representante, así como los derechos adicionales por trabajos efectuados fuera de las horas de servicio (Sección B, IV a), y por orden de la Compañía.

b) Tratándose de artículos de tránsito, cuando el derecho de disponer de ellos haya sido transferido, el primer solicitante queda responsable del pago, á menos que haya establecido expresamente en la solicitud que los artículos no han de ser entregados sino contra pago de los derechos adeudados. En este último caso, deja de ser responsable del pago, tan pronto como haya tenido lugar la entrega de los artículos referidos, por parte de la Compañía.

Tratándose de artículos de depósito, los derechos ó indemnizaciones adeudados se pagarán sin demora al pasar los artículos á otras manos; y se pagarán mensualmente, cuando ellos queden depositados más de un mes.

c) Los derechos é indemnizaciones se cobrarán, en general, mensualmente; pero la Compañía podrá exigir el pago adelantado.

Los gastos en dinero que la Compañía tenga que efectuar, le serán reembolsados inmediatamente.

El 31 de diciembre de cada año, puede la Compañía exigir el pago de todos los derechos é indemnizaciones vencidos.

6) DISPOSICIONES REFERENTES Á LA FECHA EN QUE HA DE ENTRAR EN VIGOR ESTA ORDENANZA, Y DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Esta ordenanza entrará en vigor el 15 de agosto de 1894, quedando entonces abolida la tarifa de agosto de 1888.

. . . .

Sección B

Derechos por uso de las instalaciones del tráfico

Se cobrará:

α) Un *derecho de quai* á los buques que descargan ó cargan, calculado á razón de 10 Pf. por cada 1,000 kg. de artículos descargados ó cargados sobre ó de los quais.

Nota.— No se aplicará esta tasa á los objetos destinados al equipo de los buques ni al carbón para las máquinas, si las cantidades embarcadas no exceden á lo necesario para cada viaje y el capitán mismo ha solicitado su embarque.

β) Un *derecho de explotación de quai*, de acuerdo con las disposiciones que siguen:

Derechos de explotación de quai

Para la aplicación de los derechos de explotación de quai, se distinguen las siguientes clases de artículos:

Artículos generales,
artículos de la primera clase especial (S 1),
artículos de la segunda clase especial (S 2),
y artículos ponderosos (M).

Son artículos generales, todos aquellos cuya admisión al uso de las instalaciones no está sujeta á ninguna restricción (véase el Reglamento de Explotación) y que no figuran en ninguna de las tres últimas clases.

Los artículos de la clase S 1 son: (1)

alumbre, amoníaco, asfalto, alambre de hierro y acero (exceptuado el alambre de púas), afrecho, arcilla, barita, bórax, cemento, cereales, carbón de huesos, cocos, durmientes de ferrocarril (de madera), esparto, frutas de hollejo (para forraje), harina de semilla de algodón, de coco, de huesos, de melaza, kaolín, mineral de cobre, papas, rieles de tranvía, sal, semilla de lino, soda, trapos en fardos prensados, tiza, yeso.

Nota.—Las tasas relativas á la clase S 1 sólo se aplican á artículos *no embalados*, cuando éstos sean *inmediatamente trasbordados*. Se exceptúan sin embargo los cereales, frutos para forraje, durmientes de madera, alambre en rollos, papas y rieles de tranvía. Estos artículos, aunque no estén embalados, se considerarán incluídos en la clase S 1.

Los artículos de la clase S 2 son:

arroz en bolsas, azúcar en bolsas, hierro en bruto, harina de arroz en bolsas, ladrillejos de hulla..

Los artículos de la clase M son:

abonos, arena, cainita, carbón, guijarros, losas de piedra groseramente labradas, mineral de hierro, piedra de cantera (no trabajada), piedra de cal (en bruto), tierra.

Nota.—Las tasas de la clase M se aplican á los artículos ponderosos que pueden cargarse ó descargarse á pala ó derramándolos, y cuando la cantidad á trasbordar indicada en *una* solicitud no sea menor de 100 toneladas. Para cantidades menores, se aplicarán los derechos correspondientes á la clase S 1.

---

(1) Indicamos solamente los principales de la lista original.

I.—DERECHOS PARA LOS ARTÍCULOS QUE LLEGAN Ó SALEN POR AGUA

a. Cuando los artículos son trasbordados utilizándose los galpones ó locales al aire libre del quai:

Para levantar del buque ó bajar á éste
artículos generales, por cada 100 kg. 8 1/2 Pf.
» de la clase S 1, por cada 100 kilogramos . . . . . 6 »
» de la clase S 2, por cada 100 kilogramos . . . . . 5 »

b. Cuando los artículos son trasbordados inmediatamente:

1. Del buque á vagones de ferrocarril, ó viceversa:

para artículos generales, por cada 100 kg. 5 Pf.
» » de la clase S 1, por cada 100 kilogramos . . . . . 2 1/2 »
» » de la clase M, por cada 1,000 kilogramos . . . . . 10 »

2. Del buque á vehículos ordinarios, ó viceversa:

para artículos generales, por cada 100 kg. 6 Pf.
» » de la clase S 1 y S 2, por cada 100 kg. . . . . . 4 »
» » de la clase M, por cada 1,000 kilogramos . . . . . 10 »

c. Cuando los artículos son trasbordados por el mismo solicitante, lo cual puede ser obligatorio (véase la nota siguiente) ó simplemente permitido por la Compañía:

1. De vagones de ferrocarril al buque, ó viceversa, por cada vagón que llega cargado ó á cargar 1 M.
2. De vehículos ordinarios (ó de almacenes) al buque, ó viceversa, por cada 1,000 kilogramos . . 30 Pf.

Nota.—El solicitante deberá encargarse él mismo del trasbordo, cuando los artículos á trasbordar sean: botellas ó damajuanas vacías, objetos de alfarería ú otros artículos frágiles, siempre que vengan sin embalar.

II.—DERECHOS PARA LOS ARTÍCULOS QUE LLEGAN Y SALEN POR TIERRA

Cuando los artículos son llevados de los quais á los galpones ó locales al aire libre:

Por la *recepción*

de artículos generales, por cada 100 kg.	10	Pf.
» » de la clase S 1, por cada 100 kilogramos	8	»
» » de la clase S 2, por cada 100 kilogramos	7	»

Nota.—Cuando se pueda probar que los artículos habían sido destinados á salir por agua, pero tuvieron después que ser retirados, los derechos sufrirán un descuento de 2 Pf. por cada 100 kg.

III.—DERECHOS ADICIONALES

A los derechos detallados en I y II, hay que agregar en los casos que se indican á continuación, los siguientes derechos adicionales:

Observación preliminar. Para artículos trasbordados por el mismo solicitante, no se aplicará ningún derecho adicional.

a) Para artículos de más de 2,000 kilogramos por pieza:

Por levantarlos del buque al quai, descenderlos del quai al buque, ó trasbordarlos:

1) usando las grúas de ribera,

en piezas de 2,000 (exclusive) á 4,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos	10	Pf.
en piezas de 4,000 (exclusive) á 6,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos	15	»
en piezas de 6,000 (exclusive) á 10,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos	20	»

2) usando la grúa flotante,

en piezas de 10,000 kilogramos, ó de menos, cuando se solicite especialmente el empleo de la grúa flotante, se agregará el doble de los derechos recién indicados 1), con un mínimum de 30 M. en el total

en piezas de 10,000 (exclusive) á 15,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos	40	Pf.
en piezas de 15,000 (exclusive) á 20,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos	45	»
en piezas de 20,000 (exclusive) á 25,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos	50	»
en piezas de 25,000 (exclusive) á 30,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos.	60	»
en piezas de 30,000 (exclusive) á 35,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos	70	»
en piezas de 35,000 (exclusive) á 40,000 kilogramos (inclusive), por cada 100 kilogramos.	80	»

Notas á *a*, 1) y 2).

1.ª Si,—de acuerdo con la solicitud,—los artículos han de ser trasbordados del buque á vagones de ferrocarril ó viceversa, pero dejados por de pronto sobre el quai; y el segundo trabajo de grúa se verifica dentro del plazo de retiro (véase más abajo V), se cobrará por ese servicio la mitad solamente de los derechos que preceden.

2.ª Si los artículos son transportados dentro del puerto franco, de un embarcadero á otro, con la grúa flotante, se aplicarán á este transporte los derechos que anteceden, reducidos en un 50 %.

3.ª Si los artículos son transportados del modo que se indica bajo la letra *c*, los derechos sufrirán un aumento de un 100 %.

b) Para artículos en fardos ó piezas pequeñas:

1) en piezas parciales de menos de 30 kilogramos, por cada 100 kilogramos	2	Pf.
2) en piezas parciales de menos de 10 kilogramos, por cada 100 kilogramos.	3	»

Nota.—Si la misma remesa de artículos contiene piezas ó fardos de pesos diversos, después de separados los fardos

ó piezas de más de 100 kilogramos, cuando los hubiere,—para los cuales se hará una cuenta aparte,—se aplicarán al total los derechos que correspondan al peso medio.

c) Para artículos de difícil manejo:

por cada 100 kilogramos . . . . 4 Pf.

[Pertenecen á esta categoría, por ejemplo: anclas, tablas, tablones, plumas (en fardos, sin prensar), cañería de gas, canastería, corchos, cadenas, huesos, trapos (en fardos, sin prensar), esteras, muebles, bastones, caños de barro cocido, cajones y toneles vacíos, cueros sueltos, hojas sueltas de tabaco, etc.].

Nota á *b*) y *c*).—Si estos artículos llegan ó salen por ferrocarril, y utilizan los galpones ó locales abiertos de los quais, los derechos indicados sufren un aumento de un 50 °/o.

d) Para cargas de 10,000 kilogramos ó más en vagones de ferrocarril:

por cargar lana ó tabaco, cada 100 kilogramos 2 Pf.

e) Para artículos que son transportados por la Compañía desde el embarcadero hasta el lugar de depósito al aire libre ó viceversa, siempre que no se trate de artículos en barriles ó barricas, que puedan hacerse rodar libremente:

por cada transporte, cada 100 kilogramos. . 3 Pf.

f) Para artículos respecto de los cuales no se ha indicado oportunamente lo que haya de hacer la Compañía con ellos, ó para los cuales se ha dejado pasar el plazo de retiro (véase V):

por cada 100 kilogramos . . . . 2 Pf.

IV.—DERECHOS ACCESORIOS

a) Por trabajos fuera de las horas de servicio, se agregará á los derechos indicados en I, en cada embarcadero (grúa):

1) en días de trabajo:

hasta las 10 p. m., por hora . . . . . 4 M.
después de las 10 p. m., por hora . . . 6 »
2) los domingos y días de fiesta, por hora . 10 »

Nota.—Si el trabajo se verifica por orden de la Compañía (sección A, 5 *a*), los derechos que acaban de indicarse sufren una rebaja de 50 %.

b) Para *trasbordar* artículos *de un buque á otro* por medio de las grúas de ribera, siempre que la Compañía tome á su cargo este trabajo, y entendiéndose que corre por cuenta del capitán el enganche y desenganche de los fardos, etc.:

para artículos generales, por cada 1,000 kilogramos. . . . . 80 Pf.
para artículos de las clases S 1 y S 2, por cada 1,000 kilogramos. . . . . . . 60 »
para artículos de la clase M., por cada 1,000 kilogramos . . . . 40 »

c) Por concepto de *derechos de balanza* para artículos en fardos comunes, corriendo por cuenta del solicitante llevar los artículos á la balanza, se cobrará (incluída la expedición de un certificado de peso) por cada 100 kilogramos, 5. Pf.

d) *Por expedición de certificados:*

primera expedición. . . . . 1. — M.
cada expedición ulterior . . . . . . 0. 50 »

e) *Por alquiler de útiles de explotación:*

1) Balanzas de báscula

por un día . . . . 3. — M.
por medio día . . . . 2. — »
por hora . . . . 0.50 »

2) Otros útiles de trabajo, como carros, carretillas, etc.,

por hora . . . . 0.20 M.

Nota.—La Compañía, sólo por excepción alquila útiles de trabajo.

V.—PLAZOS DE RETIRO Y DERECHOS DE DEPÓSITO

a) *Plazos de retiro.*

Los artículos traídos á los galpones de quai ó á los locales de depósito al aire libre, gozan de la exención de derechos de depósito por los plazos de retiro indicados en seguida. Los domingos y días de fiesta no se cuentan en esos plazos.

Los plazos de retiro contados desde el día subsiguiente al del desembarco ó entrega serán:

1. Para artículos que vienen por buque. . . . . . 4 días

Nota.—Para artículos que vienen por buque y son luego reexpedidos por ferrocarril, se concede depósito libre hasta que son trasbordados, cuando el pedido de vagones y la solicitud de trasbordo sobre ellos han sido presentados á más tardar á las 4 p. m. del día anterior al en que expira el plazo de retiro, y cuando además los artículos están listos para ser trasbordados al día siguiente, de mañana.

2. Para artículos que vienen por ferrocarriles del tráfico general:

Cuando han sido traídos para embarcarlos y son efectivamente embarcados. . . . . 8 días

Cuando los artículos no son embarcados, ó cuando han sido traídos con el objeto de ser reexpedidos por tierra, siempre que para ello se haya obtenido la autorización de la Compañía . . 2 »

3. Para los artículos que han sido traídos para el embarque y han llegado al quai utilizando vehículos ordinarios, ó el ferrocarril local, ó las grúas de los almacenes,—no siendo en tales casos permitido traer los artículos sino para buques ya listos para cargar . . . . 2 »

b) *Derechos de estadía.*

Para artículos que no gozan de la exención de derechos de depósito (en virtud de las disposiciones contenidas en *a*), ni son admitidos en depósito en virtud de las disposiciones expresadas en *c*) (véase más abajo), se cobrará un derecho diario de estadía que será de:

1. Para artículos llegados por ferrocarril del tráfico general, por cada 100 kilogramos . . . . . 2 Pf.
2. Para todos los demás artículos, cuando son depositados en galpones, por cada 100 kilogramos 4 »
   Cuando son depositados al aire libre, por cada 100 kilogramos . . . . 2 »

a) Derechos de depósito.

Para artículos que, por excepción y en cuanto la Compañía juzgue que hay lugar disponible, sean admitidos á depósito en los *galpones de quai* ó al *aire libre*, ó fueren dejados en esa situación más de diez días después de expirados los plazos de retiro indicados en *a*), se aplicarán las siguientes disposiciones:

1. Los derechos de depósito se calculan de acuerdo con las tasas fijadas en la Sección C, I; en general, para artículos cuyo depósito se solicite por un plazo corto (no menor de 14 días), se cobrará el alquiler mensual simple, y para artículos recibidos en depósito mensual, se cobrará el alquiler mensual aumentado en un 50 %.
2. El costo del trabajo eventual de estivar, reestivar, etc., los artículos, se fijará de acuerdo con las tasas usuales si no lo hubiere sido de antemano; en caso de desacuerdo, resolverá en definitiva la Diputación de Puertos y Ferrocarriles.
   Si el propietario de los artículos desea efectuar él mismo aquellos trabajos, deberá anunciarlo con la debida anticipación á la Compañía. Está obligado, en tal caso, á llevar á cabo esos trabajos dentro del plazo que le fije ésta, y á cumplir las indicaciones que le haga respecto de la utilización del local de depósito y del modo de apilamiento de los artículos.
3. La Compañía podrá exigir en cualquier momento el retiro de los artículos, con aviso anticipado de una semana. Transcurrido el plazo del aviso, empezará á aplicarse el derecho de estadía indicado en *b*), pero la Compañía podrá también entonces mandar trasladar á otro local los artículos, á costa del propietario.
4. En lo demás, conservan toda su fuerza las disposiciones del Reglamento de Explotación de la Compañía.

Sección C

Derecho por el uso de las instalaciones de depósito

I.—ALQUILERES DE DEPÓSITO

a) Por conservar artículos depositados en los edificios de la Compañía, se cobrarán los derechos siguientes:

[Los precios son mensuales y se refieren,—cuando están indicados *por pieza*,—á envases, pesos y dimensiones ordinarios. Para otros envases, así como para artículos no indicados, la Compañía fijará los precios de acuerdo con las circunstancias de cada caso especial. Las fracciones de un mes valen por un mes entero]. (1)

Anís, por bolsa. .	3	Pf.
Asfalto » » . .	5	»
» » cajón. .	8	»
» » barril. .	15	»
Algodón indio, por fardo. . . .	15	»
Algodón americano, por fardo . . .	25	»
Algodón (harina de semilla de), por 1,000 kg. . . .	50	»
Alambre en rollos, por 100 kg. . .	15	»
Alcornoque, por fardo	15	»
Afrecho, por 100 kg.	6	»
Almendras, por fardo	10	»
Aceite, por barril. .	20	»
Aceite de oliva, por barril chico. .	20	»
Aceite de oliva, por barril grande . .	40	»
Arenques, por barrica	15	»
Arroz, por bolsa. .	5	»

Azúcar en bruto y granulada, por 100 kg.	5	Pf.
Azúcar refinada, por 100 kg.	10	»
Cerveza en cajones, por cajón . . .	10	»
Cacao, por bolsa.	5	»
Café » » .	5	»
Cemento » » .	4	»
Coco (fibra de), por fardo.	15	»
Carne, por barril .	15	»
Cereales, pesados, en bolsas, por 1,000 kg.	40	»
Cereales, pesados, sueltos, por 1,000 kg	50	»
Cereales, livianos, en bolsas, por 1,000 kg	50	»
Cereales, livianos, sueltos, por 1,000 kg	60	»
Cueros secos, por pieza	2 1/2	»
» » » fardo	75	»
Cáñamo, por 100 kg.	15	»
Corcho » fardo .	20	»

(1) Damos solamente un extracto de la lista original.

Cáscara de naranja, etc., por fardo	15	Pf.
Ciruelas » cajón	3	»
» » bolsa	5	»
» » barril	10	»
Frutas (en conserva), por cajón . . .	8	»
Fideos, por cajón .	3	»
Guisantes, habas, etc., por bolsa . .	5	»
Grafito, por barril.	30	»
Hierro » 100 kg.	10	»
Higos » bolsa .	5	»
Harina, por bolsa .	5	»
» de arroz, por 100 kg.	6	»
Hierro en bruto, por 1,000 kg. . . .	50	»
Lúpulo (prensado), por fardo . . .	25	»
Lana (de Buenos Aires), por fardo. .	40	»
Lana (del Cabo ó Australia), por fardo	30	»
Manzanas, por cajón	3	»
Manteca » barril	3	»
Salmón (en latas), por cajón. . . .	10	»

Semilla de alfalfa, por bolsa. . . .	5	Pf.
Semilla de alfalfa, por 100 kg. . .	7	»
Semilla de lino (en bolsas), por 1,000 kilogramos . . .	50	»
Semilla de lino (suelta), por 1,000 kg.	60	»
Sardinas, por cajón.	8	»
Te » »	5	»
Tapioca » bolsa	5	»
Tabaco (Seedleaf), por cajón . . .	30	»
Tabaco (Maryland), por barril. . . .	90	»
Tabaco (Virginia), por barril . . .	100	»
Tabaco (Kentucky), por barril. . . .	120	»
Tabaco, por paquete de hasta 50 kg. .	7	»
Tabaco, por paquete de 50 á 75 kg. .	10	»
Tabaco, por paquete de más de 75 kg.	12	»
Vino, por cajón . .	10	»
» » pipa . .	60	»

b) Por conservar artículos en depósito al aire libre, se cobrará la mitad de los derechos que anteceden.

II.—DERECHOS ACCESORIOS

a) Uso de la maquinaria elevadora, de los almacenes:

1. *Por elevar y descender* artículos que han sido traídos á depósito y que deben ser más tarde sacados de él, se cobrará en el momento de traerlos á depósito, por las dos operaciones *en total*:

por cada 100 kilogramos . . . . 5 Pf.

2. Por elevar ó por descender, dentro del almacén, de un piso á otro, artículos depositados, se cobrará:

por 100 kilogramos . . . . 3 Pf.

3. *Por trasladar artículos del galpón del quai al almacén, empleando las grúas,*—incluyendo el trasporte al galpón y el enganche á la grúa, así como el trabajo de descender los artículos cuando llega el momento de retirarlos,—se cobrará, en el momento de traerlos,

por cada 100 kilogramos. . . . . . . 8 Pf.

4. *Por trasladar artículos del almacén al galpón del quai, empleando las grúas,*—incluyendo el desenganche de la grúa y el trasporte dentro del galpón,—se cobrará:

por cada 100 kg. . . . . . . 6 Pf.

Nota á 3 y 4.—Tratándose de artículos que vienen por agua y que, de acuerdo con la solicitud, son trasportados inmediatamente del desembarcadero al almacén,—ó viceversa,—los derechos sufren una rebaja de 3 Pf. por cada 100 kg.

b) Uso de las instalaciones de alumbrado eléctrico:

Las instalaciones de alumbrado eléctrico podrán utilizarse en las condiciones del Reglamento de la Explotación, mediante el pago de los siguientes derechos:

1. Por la conservación de las conexiones, conductores interiores é instalaciones de alumbrado, se cobrará un derecho de conservación anual, variable según el número de lámparas:

una lámpara de incandescencia. 4.50 M.

un par de lámparas de arco:

con un consumo de corriente de hasta	6	amperios	45 »
con un consumo de corriente de hasta	8	»	50 »
con un consumo de corriente de hasta	10	»	55 »
con un consumo de corriente de hasta	12	»	60 »

2. Por contadores alquilados, se cobrará un derecho anual, variable también según el número de lámparas:

contadores de instalaciones de hasta	24	lámp.	de	incand.	15.—	M.
contadores de instalaciones de hasta	36	»	»	»	16.80	»
contadores de instalaciones de hasta	48	»	»	»	19.20	»
contadores de instalaciones de hasta	100	»	»	»	20.40	»
contadores de instalaciones de hasta	200	»	»	»	22.80	»
contadores de instalaciones de hasta	300	»	»	»	25.20	»
contadores de instalaciones de hasta	400	»	»	»	28.80	»
contadores de instalaciones de hasta	600	»	»	»	33.—	»
contadores de instalaciones de hasta	800	»	»	»	38.40	»
contadores de instalaciones de hasta	1,200	»	»	»	40.80	»

Nota á 1 y 2.—En la indicación de estos derechos, se supone que las lámparas de incandescencia son de 16 bujías. En el derecho de conservación están incluídos el consumo ordinario de lámparas de incandescencia y el de lápices de carbón.

Cada dos conexiones para lámparas de mano trasportables, valen por una lámpara.

Los trabajos que según contrato deba realizar la Compañía á costa del consumidor, se cobrarán por su precio de costo aumentado en un 10 %.

3. Por suministro de corriente, el derecho se calculará según la indicación del contador, á razón de:

por cada amperio-hora . . . . . 8 Pf.

Nota á 3.—La Compañía podrá acordar, cuando se trate de instalaciones de menos de 6 lámparas de incandescencia, el suministro de corriente sin contador. En tales casos, se admitirá que el consumo anual por lámparas es de 200 amperios horas. De ahí resulta un derecho anual por lámpara, incluyendo conservación y suministro de corriente, de 20.50 M.

III. DERECHOS ESPECIALES POR USAR DEL DEPÓSITO DE MADERAS

. . . .

Apéndice número 1

DISPOSICIONES DE LA DIPUTACIÓN DE PUERTOS Y FERROCARRILES RELATIVAS AL ARRENDAMIENTO DE LAS INSTALACIONES DE DEPÓSITO DEL DISTRITO FRANCO

La Compañía arrendará las instalaciones de depósito, de acuerdo con las tasas de arriendo que se indican más abajo y en las condiciones fijadas por el Reglamento de la Explotación.

El arriendo se efectúa en general por uno ó por tres años (excepcionalmente por plazos más cortos) y con la condición de desalojo, previo aviso anticipado de tres meses, para el arriendo anual, y de seis meses, para el arriendo trienal. El precio de arriendo se paga por trimestre ó por semestre adelantado, según el arrendamiento sea anual ó trienal. La compañía se encarga, mediante una compensación proporcionada, del alumbrado y limpieza de los corredores y escaleras comunes.

Las disposiciones de la Ordenanza que precede, obligan también á los arrendatarios. Sin embargo, para los artículos que entren ó salgan por vagón de ferrocarril y que el arrendatario trasborde sobre la vía férrea de los almacenes, no se cobrará ningún derecho de quai, además del derecho del ferrocarril del puerto (véase apéndices números 2 y 3).

a) *Almacenes.*

Nota previa.—La superficie de piso bajo de un departamento es:

en los almacenes I y V, de 360 metros cuadrados,
en los almacenes II y IV, de 270 metros cuadrados.

Los departamentos se componen de sótano, piso bajo, dos á tres pisos altos y bohardilla.
El almacén I contiene departamentos de 5 á 7 pisos;
El almacén V contiene departamentos de 6 á 7 pisos;
En los almacenes II y IV todos los departamentos tienen 5 pisos.

1. Precio de arriendo para departamentos completos con plazo fijo de tres años:

	Almacenes I y V	Almacenes II y IV
departamentos de 5 pisos	5,400 M.	4,100 M.
» » 6 »	6,400 »	—
» » 7 »	7,200 »	—

con plazo fijo de un año:

departamentos de 5 pisos	5,800 »	4,400 »
» » 6 »	7,000 »	—
» » 7 »	8,000 »	—

2. Precio de arriendo por piso, (con plazo fijo de un año)

sótano.	1,500 »	1,140 »
piso bajo.	1,900 »	1,440 »
1.er piso alto	1,500 »	1,140 »
2.o » »	1,400 »	1,040 »
3.er » »	1,250 »	—
4.o » »	1,050 »	—
bohardilla	850 »	440 »

3. Precio de arriendo por una parte de un piso, (con plazo fijo de un año).

	Almacenes I, II, IV y V, para un espacio mínimo de	
	100 m cuad.	25 m cuad.
en sótano, por m cuad. .	4.75 M.	5.50 M.
» piso bajo por » » . .	6.— »	7.— »
» 1.er piso alto por m cuad.	4.75 »	5.50 »
» 2.° » » » » » .	4.50 »	5.— »
» 3.er » » » » » .	4.— »	4.50 »
» 4.° » » » » » .	3.50 »	4.— »

b) *Galpones y depósitos al aire libre.*

1. Los galpones tienen un solo piso y se componen de cierto número de locales separados, con accesos especiales desde la calle. No existen en los galpones vías férreas para la carga de las mercancías.

   Cada local separado ocupa una superficie de terreno variable entre 25 y 16 m cuad.

   El precio de arriendo por año y por m. cuad. es de 5.50 M.
2. El precio de arriendo de los depósitos al aire libre es por año y por m cuad:

para los espacios pavimentados entre los galpones de quai.	1.20 M
para los demás depósitos.	0.60 »

Nota á a) y b). La administración puede excepcionalmente realizar contratos de arriendo por una duración menor de un año; pero en tales casos los precios de arriendo indicados sufren un aumento de 10 % para los arriendos semestrales, y de 25 % para los trimestrales.

Bremen, 1.° de julio de 1894.

Apéndice número 2

LEY RELATIVA AL COBRO DE FLETES DE FERROCARRIL EN EL PUERTO DE BREMEN

§ 1

Las mercancías trasportadas sobre las vías férreas del Estado de Bremen situadas en el distrito franco, en el Holzhafen, etc., pagarán

cuando el trasporte se verifique en las condiciones de tráfico común con los ferrocarriles que desembarcan en Bremen, los siguientes fletes, como remuneración por la parte del servicio correspondiente al Estado de Bremen:

I. Cuando la carga ó descarga de los vagones tenga lugar sobre una vía férrea oficial:

a) para artículos de vagón completo:

1. en el distrito franco y en el Holzhafen. . 4 Pf. por 100 kg.
2 . . . .
. . . .

b) para artículos de detalle:

1. en el distrito franco y en el de Holzhafen. 8 Pf. por 100 kg.
. . . .

II. Cuando la carga ó descarga de los vagones tenga lugar sobre vías férreas pertenecientes á particulares:

3 Pf. por 100 kg.

Las fracciones de 100 kg. se cuentan como 100 kg.

Las sumas correspondientes á cada envío separado, se redondearán, por aumento, en múltiplos de 5 Pf.

§ 2

Subsiste el derecho de cobrar, junto con el flete del ferrocarril del puerto, todas las compensaciones correspondientes á otros servicios.

§ 3

Para artículos remitidos desde el puerto, los fletes indicados en el § 1 se cobrarán por la Administración de Ferrocarriles; para artículos recibidos en el puerto, los fletes serán cobrados por la Administración del Puerto.

§ 4

La contabilidad de las sumas cobradas en virtud del § 1, se arreglará mensualmente entre las dos Administraciones.

Bremen, 1.° de julio de 1894.

Apéndice número 3

DISPOSICIONES REGLAMENTARIAS REFERENTES Á LA LEY QUE ANTECEDE

I

Para el distrito franco, el Holzhafen y anexos.

A.—Recepción

Los avisos de llegada serán presentados por el recibidor al jefe de estación del distrito franco; este jefe aplicará á cada aviso de llegada el sello de su oficina, á manera de recibo, luego que haya sido pagado el flete de ferrocarril, ó acordado un plazo para pagarlo.

La Oficina expedidora del distrito franco, sólo entrega la guía á cambio del aviso de llegada sellado por el jefe de estación.

Si el recibidor lo desea, el jefe de estación certificará después sobre la guía el recibo del importe del flete. El recibo consistirá, también en este caso, en la aplicación del sello.

B.—Envío

La anotación del flete de ferrocarril del puerto, será inscripta sobre la guía (sea para reembolso ulterior, sea como recibo de la suma pagada):

1. para los envíos desde el distrito franco, por la Compañía de Almacenes generales de Bremen;
2. para los envíos desde el Holzhafen, etc., por el jefe de estación del distrito franco.

Las oficinas de la Compañía ó de la estación proveerán la guía que se les presente, del correspondiente sello. La tramitación ulterior de la guía, no podrá efectuarse hasta después de provista de dicho sello.

Nota.—El pago anticipado del flete de ferrocarril del puerto, es obligatorio para los envíos francos de flete; y facultativo, para los envíos que no gozan de esa franquicia.

II

. . . .

Bremen, 5 de agosto de 1904.

Apéndice número 4

DISPOSICIONES ACORDADAS POR LA DIPUTACIÓN DE PUERTOS Y FERROCARRILES RELATIVAS Á LOS DERECHOS POR USO DE LAS INSTALACIONES DEL FERROCARRIL DEL PUERTO

I

. . . .

II

Se cobrará en los casos siguientes un derecho de maniobras, de 3 M. por cada vagón cargado y de 1.50 M. por cada vagón vacío, tanto en el distrito franco como en el Holz-und Fabrikenhafen, etcétera:

1. cuando los vagones pedidos hayan de ser transportados del sitio que se indicó en el pedido á otro lugar, á solicitud del interesado;
2. cuando, por culpa de una deficiencia en la indicación de la guía, el lugar de carga solicitado no haya sido comunicado á tiempo por la estación respectiva;
3. cuando los vagones vacíos traídos, no sean usados por el interesado.

III

En el distrito franco y en el Holz und Fabrikenhafen se pagará derecho de balanza por utilizar las balanzas del ferrocarril, mediante autorización de la Administración.

Ese alquiler será, en el primer día de uso, por cada medio día ó fracción de medio día

1.00 M. por vagón abierto de mercancías de 10 tns. de capacidad,
1.50 » » » » » » 15 » » » ;

por cada uno de los días subsiguientes ó fracción de día, se cobrará, además de la tasa del día anterior, un marco de tasa suplementaria; sin embargo, no se cobrarán más de 5 M. por vagón y por día. Tampoco se agregará el suplemento, para aquellos días en que el interesado tenga que pagar derechos de maniobra por los vagones respectivos.

El alquiler corre á partir del momento en que se entrega, pronta para funcionar, y en el lugar de carga indicado, la balanza pedida; y termina en el momento en que se devuelve vacía á los empleados de estación en servicio y en el trozo de vía fijado al efecto. Las composturas de las balanzas que se devuelvan con averías, las hará efectivas la Administración, y correrán por cuenta del interesado.

IV

Se cobrará un derecho de báscula en el distrito franco, en el Holz-und Fabrikenhafen, etc., por el uso de las básculas de ferrocarril.

Ese derecho será de:

1.00 M. por cada pesada de un vagón cargado,
0.50 » » » » » » » vacío.

El pago de este derecho incluye la retribución del trabajo de transportar cada vagón desde el tren de llegada hasta la báscula y desde ésta hasta el lugar de descarga indicado, ó desde el lugar de carga hasta la báscula, y desde ésta hasta el tren. Si hay otros transportes de vagones que efectuar, se cobrará el derecho de maniobras (II).

V

Estos alquileres y derechos se cobrarán,
para el distrito franco, por el jefe de la estación;

. . . .

VI

. . . .

VII

. . . .

Bremen, 1.° de julio de 1904.

PARTE II

(PUERTOS DE LONDRES, AMBERES, GENOVA, MARSELLA Y BARCELONA)

CAPITULO VII

PUERTO DE LONDRES

I Sección: **Generalidades**

I.—EL TÁMESIS

La asombrosa prosperidad del puerto de Londres proviene, en primer lugar, de las condiciones extraordinariamente favorables del río Támesis. Este río no está sometido á variaciones de nivel considerables, ni bloqueado por los hielos en el invierno. No ha exigido, para dar entrada á los navíos más grandes hasta Londres mismo, ningún trabajo relativamente importante de regularización ó dragado. Su lecho se mantiene sin alteración casi.

El principal obstáculo para la navegación consiste en los altos fondos de Leigh Middle entre Shoesburyness y la punta Carvey, los cuales se extienden por una longitud de 7 millas inglesas. En este trozo del río se proyectan obras de mejoramiento.

Remontando el Támesis, desde Carvey-Point, las profundidades en aguas bajas ordinarias son las siguientes: de Carvey-Point á Broadness Point, 9.90 m.; de Broadness-Point á Greenhithe, 6.60 m. á 7.92 m., y luego disminuye progresivamente hasta llegar al mínimo de 3.96 m., en el límite del Támesis marítimo, es decir, en los Docks de Santa Catalina. El ancho desciende á 99 m. en algunos parajes, lo que ha dado lugar á colisiones.

Las curvas hasta Margaritness son de radios superiores á 3/4 de milla; en Margaritness existe una curva de 1/2 milla de radio, y

aguas arriba de los Victoria-Docks, una curva de 1/4 de milla. Estas condiciones enpiezan también á ser insuficientes para la comodidad de la navegación actual.

En resumen, el Támesis ha poseído hasta hace poco tiempo excelentes condiciones naturales para la navegación, pero exigirá trabajos importantes en un porvenir próximo.

II.—NATURALEZA É IMPORTANCIA DEL PUERTO DE LONDRES

El puerto de Londres es desde hace dos siglos el más grande del mundo por el tonelaje y el comercio. Su importancia ha ido en aumento de una manera continua desde su fundación. La progresión de ese ha decaído, sin embargo, en estos últimos años. He aquí, el aumento del tonelaje en tanto por ciento para las cuatro décadas transcurridas desde 1859 á 1899:

Aumento en	% de	1869	sobre	1859. . . .	39
»	»	1879	»	1869. . . .	43
»	»	1889	»	1879. . . .	37
»	»	1899	»	1889. . . .	26

Con relación á otros puertos, el aumento porcentual de 1899 sobre 1890 es superior al de Londres en los siguientes: Glasgow, Southampton, Bristol, Hamburgo, Rotterdam, Marsella, Génova, Trieste; es decir en casi todos los puertos principales de Europa.

Pero no hay que exagerar las consecuencias de estos resultados. En primer lugar, es natural que un puerto llegado á un punto avanzadísimo de desarrollo no progrese ya con la rapidez creciente de los puertos nuevos, y en segundo lugar, los otros puertos citados son puertos de escala, en tanto que el de Londres es un puerto de desembarco definitivo.

En Londres la cifra de la exportación es muy inferior á la de las importaciones, porque Londres es esencialmente un centro de consumo, sin dejar de ser el más grande mercado europeo de productos coloniales.

Sus importaciones pueden considerarse divididas en tres grandes categorías:

a) Importaciones para el consumo de Londres.
b) Importaciones para el consumo del país.
c) Importaciones provisorias destinadas al consumo extranjero.

La cifra correspondiente á la 1.ª categoría ha aumentado naturalmente con el desarrollo mismo de la ciudad; el aumento del tonelaje del puerto debe atribuirse á esta categoría en gran parte. Pero en lo que concierne á la 3.ª categoría, Londres parece haber perdido terreno en estos últimos años. Las causas probables de ese retroceso relativo, son:

A) Insuficiencia,—con respecto á las nuevas condiciones de la navegación,—de las profundidades del Támesis y del acceso al puerto en general.

B) Aumento del comercio de otros puertos; apertura del canal de Suez; creación de líneas trasatlánticas directas.

Estas causas generales del decaimiento del comercio de Londres no podrían evidentemente ser compensadas por modificaciones en la organización técnica ó administrativa del puerto; pero, se advierte ya la necesidad de algunos mejoramientos que atenúen al menos los efectos de aquellas causas.

Al dar una idea de las diversas autoridades que intervienen en la administración del puerto de Londres y de la navegación del Támesis, diremos de paso en qué consisten estos mejoramientos necesarios.

III.—AUTORIDADES DEL PUERTO DE LONDRES Y DEL TÁMESIS

Estas autoridades son cinco:

1.º «Thames Conservancy»;
2.º «Trinity House»;
3.º Watermen's Company»;
4.º Autoridad sanitaria del Puerto;
5.º Policía del Puerto.

Vamos á estudiar lo más sumariamente posible estas cinco administraciones.

1.° «*Thames Conservancy*»

La *Thames Conservancy* fué fundada en 1857 con la atribución, en primer término, de conservar y mejorar las condiciones de navegación del río; pero sus poderes son extensísimos, pues en realidad está encargada de todo lo que no ha sido especialmente encomendado á otros servicios.

A) *Zonas de acción.*—Sus poderes se extienden á todo el curso del Támesis fluvial y marítimo y aun al canal exterior para las cuestiones de dragado. Todo lo concerniente á los dragados, la remoción del limo y la policía de limpieza del río, entra en sus atribuciones.

B) *Constitución.*—La *Thames Conservancy* es un cuerpo compuesto de 38 miembros que representan en general todos los poderes interesados: Almirantazgo, Board of Trade (Ministerio de Comercio), Consejos de los diferentes condados, etc. Se subdivide en dos *Comités* que tienen su contabilidad separada: el Comité del Alto Támesis y el Comité del Bajo Támesis. Estos Comités deliberan separadamente, y sus decisiones son homologadas por la Asamblea general que se reune una vez por semana.

C) *Poderes y obligaciones.*—Son los siguientes:

a) La alta policía sobre todos los navíos en el interior del puerto.

b) La organización de la navegación del río.

c) El nombramiento de los capitanes de puerto, que tienen á su cargo el tráfico sobre el río, los movimientos y estacionamientos de los navíos, las operaciones de carga y descarga.

d) La remoción de restos de naufragios y de toda clase de obstrucciones.

e) Los dragados y rectificaciones del río.

f) La autorización para establecer quais, muelles, estacadas, palizadas ó planchadas, señales de navegación, instalaciones para petróleo ó explosivos, sobre todos los terrenos en que tales instalaciones pueden afectar al río.

D) Organización financiera.—Las entradas consisten principalmente en impuestos percibidos sobre los navíos que entran al puerto ó salen de él.

Sólo están exentos de impuestos los barcos de pequeño cabotaje, de menos de 45 toneladas.

El impuesto es de 1/2 penique por tonelada efectiva para los buques de cabotaje y para los que van á puertos extranjeros al Norte de la isla de Quessant; y de 3/4 de penique, para los que van á otros puertos extranjeros ó vienen de ellos.

También se perciben impuestos de peaje sobre las pequeñas embarcaciones y los yachts de recreo, así como también alquileres fijos por instalaciones de desembarcaderos ó por autorizaciones para extraer arena.

Del año 1894 al 1901, las cuentas de la *Thames Conservancy* pueden resumirse así:

a) Aguas-abajo de la esclusa de Teddington:

Entradas	619,758 libras esterlinas
Gastos	539,557 » »

b) Aguas-arriba de la esclusa de Teddington:

Entradas	335,554 libras esterlinas
Gastos	331,260 » »

E) Trabajos realizados.—Por una razón ó por otra, la influencia de la *Thames Conservancy* ha sido poco importante en el mejoramiento del Támesis, habiéndose limitado casi exclusivamente á mantener las condiciones existentes.

En 1887 la *Thames Conservancy* recibió de 36 de los principales armadores del puerto y de varias Compañías de Seguros un pedido urgente para mejorar el canal navegable. Varios buques habían encallado y tuvieron que ser en parte descargados para ser puestos á flote nuevamente. Las pérdidas de tiempo que sufrían los buques obligados á esperar en Gravesend la hora probable de la marea para remontar hasta Londres, resultaban en extremo

gravosas en un puerto de tanta importancia. Se reclamaba, por lo menos hasta los «Albert Docks», una profundidad mínima igual á la del Canal de Suez, ó sea 26 pies ingleses.

La *Thames Conservancy* reconoció la exactitud de los hechos alegados, y prometió una investigación seria; pero como su acción no se hacía sentir bastante, la reclamación fué elevada á la Cámara de los Comunes en 1894. Se decidió el nombramiento de una Comisión especial llamada «Lower Thames Navigation Commission», cuyos trabajos principiaron en 1896. Sus conclusiones fueron en resumen las siguientes:

«Sería muy conveniente establecer en el Támesis, por lo menos « hasta Gravesend, una profundidad mínima de 30 pies.

«Sobre el banco de Leigh Middle que se extiende sobre una « longitud de 7 millas, esta profundidad no podría obtenerse por « simples dragados; habría, sin duda, que encauzar entre diques « el canal, orientando las corrientes.

«Así, es probable que, mediante trabajos de conservación poco « considerables, las profundidades de 30 pies se mantengan bien, « una vez establecidas.»

Debido en gran parte á la inactividad de la *Thames Conservancy*, este programa no ha tenido aún ni un principio de ejecución, y ha habido que instituir otras comisiones y efectuar nuevas investigaciones, para llegar á la conclusión definitiva de que la profundidad de 30 pies debe obtenerse hasta los «Surrey Commercial Docks», con un mínimo de ancho de 99 pies. Los trabajos deberán ejecutarse en un plazo de 10 años.

A espera de la ejecución completa de los trabajos, se empezaría por dar una profundidad de 30 pies frente á las entradas de los grandes docks, formando dársenas de 1,500 á 3,000 pies de largo, en los cuales los navíos podrían permanecer el tiempo necesario, sin estar expuestos á peligro. Estas dársenas serían tan anchas como lo permitieran las circunstancias en cada caso; serían balizadas y provistas de duques-de-alba. Su conservación sería probablemente fácil y realizable con pocos estipendios. Después se las iría uniendo entre sí á medida que se fuera abriendo el canal definitivo. Los diques previstos en algunos puntos deberían empezarse cuanto antes. Los gastos totales se elevarían aproximadamente á 2:500,000 libras esterlinas.

2.º *«Trinity House»*

La «Trinity House» deriva de una antigua corporación de pilotos y marinos establecida en Detford Strand, en Kent. Sus atribuciones, muy amplias en otros tiempos, se reducen actualmente al pilotaje, balizaje y alumbrado de las costas.

La «Trinity House» se ocupa de todo lo concerniente al alumbrado de las costas de Inglaterra, Gales, Islas anglo-normandas y Gibraltar; pero el alumbrado y balizamiento de algunas entradas de puertos están fuera de sus atribuciones. En el Támesis está encargada de todos estos servicios.

Con excepción de Turquía, Inglaterra es el único país de Europa en que estos servicios no estén á cargo del Estado; no es probable, sin embargo, que de ello resulte para los buques un aumento de gastos; en el extranjero se paga bajo otras rúbricas lo que en Inglaterra se paga á la «Trinity House».

Antes de 1899, los recursos de esta Administración consistían en impuestos especiales percibidos sobre todo navío que entrara á un puerto inglés ó saliera de él, á cada entrada ó salida. Más tarde se estableció una nueva tarifa que difiere de la precedente, sobre todo por la fijación de un máximo de pago por año. Tal navío paga cierto número de veces el impuesto según su tonelaje, después de lo cual queda definitivamente libre de todo desembolso durante el año. Los barcos de pequeño cabotaje, que en otros tiempos pagaban la casi totalidad de los impuestos de la «Trinity House», se encuentran así considerablemente aliviados Es de lamentar que los trabajos de dragado y los de balizamiento sean adscriptos á autoridades distintas.

Con respecto al pilotaje, las costas próximas al estuario del Támesis están divididas en 37 distritos llamados «outport districts». El Támesis mismo, desde el punto de vista del pilotaje, está dividido en dos distritos: el *Puerto de Londres*, propiamente dicho, y el «London pilotage district» que va de Gravesen á Dungeness.

Para el *Puerto de Londres* hay tres clase de pilotos;

a) Los «River Pilots» (70, más ó menos). Toman buques de todas clases, sujetos ó no al pilotaje obligatorio.

b) 20 pilotos, más ó menos, que no toman sino buques sujetos al pilotaje obligatorio.

c) 10 pilotos que no toman sino barcos exentos del pilotaje obligatorio.

Los de las dos primeras categorías cobran honorarios prefijados por la «Trinity House»; ó inferiores á los prefijados, si se trata de buques exentos de pilotaje obligatorio, siendo en tal caso estos últimos los que fijan los precios.

La «Trinity House» percibe un tanto por ciento (seis peniques por libra esterlina) sobre las ganancias de los pilotos patentados por ella, los cuales le pagan además tres guineas cada año por renovación de su patente. Con estas entradas, la «Trinity House» cubre su presupuesto. Los excedentes se destinan á una caja de pensiones de retiro.

El pilotaje obligatorio (*compulsory pilotage*) era al principio la regla general; pero de excepciones en excepciones, se ha llegado al fin á un estado de cosas completamente ilógico.

Quedan dispensadas en el «London pilotage district» y en los «Outport districts» de la «Trinity House» las siguientes categorías de buques, cuando ellos no trasporten pasajeros:

1) Buques de pequeño cabotaje.

2) Buques de menos de 60 toneladas.

3) Buques que efectúan el comercio de la Gran Bretaña con el puerto de Brest en Francia, los puertos europeos situados al Norte y al Este de este último, las islas de la Mancha; y viceversa.

4) Buques que navegan en los límites de su puerto de atracadero.

Este sistema conduce á anomalías y contradicciones innumerables.

El sistema del pilotaje obligatorio trae una dificultad de la mayor importancia: Un capitán que ha tomado á su bordo á un

piloto, estando obligado á ello, ¿es responsable en caso de accidente? No puede admitirse que no lo sea, pues según varios textos oficiales, el piloto es el consejero y solamente el consejero del capitán; por otra parte, sería no obstante difícil adoptar sin numerosas restricciones la solución contraria. Estas dos cuestiones del pilotaje obligatorio y de la responsabilidad pecuniaria de los armadores, han dado lugar en los últimos tiempos á muchas discusiones. La opinión general tiende á la supresión del pilotaje obligatorio: el mismo presidente de la «Trinity House» declara que no se opondría de ningún modo á la supresión del pilotaje obligatorio, y que toda la cuestión estriba en dar al puerto condiciones de seguridad suficiente.

Sobre el arancel de pilotaje, no es posible entrar aquí en todos sus detalles, porque ocuparían demasiado espacio. Véase sobre el particular la recopilación de Furnbull (páginas 388 y siguientes) [1]. Según el testimonio general, ese arancel es demasiado elevado. Se cita el caso de algunos buques que se han asegurado los servicios de un piloto elegido (*choice pilot*) pagándole un sueldo superior al de su mismo capitán. El pilotaje en Londres cuesta, según parece, el doble de lo que cuesta en Liverpool; pero hay que reconocer que la longitud y las dificultades del transporte son mayores para Londres que para Liverpool. Lo que aumenta sobre todo los gastos de pilotaje, es la obligación de cambiar de piloto en Gravesend. Esta condición parece innecesaria para los buques que *bajan* el Támesis.

Actualmente se discute la cuestión de la transferencia de los poderes de la «Trinity House» á otra administración. En los puertos ingleses más importantes el pilotaje está bajo el control, ya de la «Port Authority», ya de un comité permanente, ya de un «Pilotage Board» especialmente constituído. En Liverpool, Belfast, Dublin, es la «Port Authority»; en Bristol, un cuerpo de nueve miembros de la Municipalidad, tres armadores y dos pilotos; en Clyde, un «Pilotage Board», etc. Muchos propieta-

(1) «Furnbull's Dock and Port Charges for the United Kingdom. Seventh Edition. (Véase también «Sees' Laws of Shipping», 11 th Ed. (páginas 792 y siguientes).

rios de navío se inclinan hacia la transferencia de los servicios de balizamiento y pilotaje á una «Port Authority». Por otra parte, el representante de la «Trinity House» mantiene la tesis contraria: el puerto de Londres, rodeado de bancos peligrosos, exige una protección especial, y no convendría modificar á la ligera el estado de cosas existente; los miembros de la «Trinity House» tienen la experiencia requerida y saben mejor que ningún otro cuerpo asegurar económicamente el alumbrado y balizamiento del canal, para lo cual poseen el material necesario; la «Trinity House» opina que las atribuciones de la «Thames Conservancy» podrían útilmente ser extendidas, pero que sería un error operar la unificación completa de los servicios. En todo caso, es de evidente utilidad reunir los servicios de pilotaje, balizamiento y alumbrado, á fin de que las comunicaciones entre los servicios sean rápidas, y que las modificaciones en uno de ellos puedan inmediatamente ser notificadas por los otros á los interesados.

3.º La «Watermen's Company»

Esta también es una corporación investida de cierta autoridad sobre el río Támesis. La primera organización de este cuerpo data de los principios del siglo XVI. En el año 1700, se le agregó la corporación de los «Lightermen» ó lancheros. La Compañía consiste ahora en *freemen* y aprendices. Estos últimos llegan á ser *freemen* ó patrones después de siete años de aprendizaje en condiciones determinadas. Un «act» del Parlamento, de 1859, da estas definiciones: *Lighterman*, un hombre que trabaja á sueldo en una embarcación destinada al transporte de mercancías; *Waterman*, un hombre que trabaja á sueldo en un buque destinado al transporte de pasajeros. La corporación, actualmente muy poderosa y exclusivista, comprende unos 8,000 miembros entre *freemen* y aprendices. Los detalles de su organización son complicadísimos; los sucesivos reglamentos publicados al respecto están llenos de ambigüedades. La opinión dominante es contraria al mantenimiento de esta organización. No existe ningún servicio análogo en los ríos Tyne, Clyde, Mersey; el mejor sistema para garantizar la comodidad y seguridad de la navegación sobre

un río es el de abandonar á los propietarios de las embarcaciones la elección de su personal, pudiendo así imponerles una completa responsabilidad. En el puerto de Nueva York, por ejemplo, el sistema adoptado es el de la absoluta libertad. Una Comisión especial de la Cámara de los Comunes, en 1890, emite al respecto opiniones que sin ser tan francamente hostiles, reconocen la necesidad de convertir á la «Watermen's Company» en una corporación menos exclusivista. La Comisión nombrada por los «Royal Warrants» de 21 dejunio de 1900 y 6 de marzo de 1901, llega por su parte á estas conclusiones:

1.º Un sistema tan tiránico pudo justificarse en otros tiempos, pero ya no tiene razón de ser.

2.º La responsabilidad pecuniaria impuesta á los propietarios de buques, es una condición suficiente para que estos propietarios no empleen sino hombres competentes.

3.º Las reglas seguidas por la «Watermen's Company» no aseguran un buen reclutamiento, puesto que un joven de 16 años que haya sido aprendiz puede obtener la «licencia», mientras que un marinero práctico que haya trabajado en cualquier río que no sea el Támesis no podría obtenerla.

4.º Londres, con el sistema actual, está á la merced de un conflicto entre los *lightermen* y los patrones de embarcaciones.

5.º Otros puertos, en los cuales no rige una organización análoga á la de la referencia, no son menos seguros por eso.

4.º *Autoridad sanitaria del Puerto*

Este servicio está en manos del Consejo Municipal de Londres («Corporation of London»). La Comisión recién citada no ha recibido ninguna queja relativa á este servicio; al contrario, los armadores elogian unánimemente su buena organización y la ausencia de todo reglamento oneroso.

5.º *Autoridad de la Policía del Puerto*

Está en manos del servicio general de la policía de Londres. Como los docks son de propiedad particular, tienen ellos una policía

especial, y la policía metropolitana no se inmiscuye, sino en casos de urgencia. El Támesis, por el contrario, está bajo el control directo de la policía de Londres. Este sistema parece defectuoso. Sería sin duda más eficiente, para evitar los robos de mercancías, una autoridad única para el Támesis y los docks.

Tales son actualmente las autoridades investidas de poderes sobre el Támesis y el puerto de Londres. La más importante, como se ha visto, es la «Thames Conservancy», y de ella depende, en lo que concierne al río, la conservación y el progreso del puerto de Londres.

IV.—LOS DOCKS DE LONDRES

1.º La «London and India Docks Company»

En la segunda sección de este capítulo estudiaremos con todo detalle la organización de esta compañía de docks, la más importante de Londres; aquí expondremos algunas generalidades solamente.

Hasta fines del siglo XVIII no había docks en Londres, salvo una dársena comprendida en los «Surrey Commercial Docks». Todos los buques anclaban en el Támesis esperando su turno para atracar al quai. Frecuentemente tenían que esperar largo tiempo ó descargaban desde el medio del río utilizando pequeñas embarcaciones,—los *lighters*,—en las cuales las mercancías quedaban á veces semanas enteras expuestas á averías y pérdidas de todas clases, hasta que podían ser llevadas á tierra.

Se propusieron diversos proyectos: un «act» de 1799 decidió la construcción de los «West India Docks» y constituyó la «West India Docks Company». Todos los barcos que cargaran ó descargaran mercancías provenientes de América debían ejecutar sus operaciones en estos docks, pagando para ello á la compañía impuestos de tonelaje limitados á cierto máximum. Quedaban exonerados, naturalmente, los *lighters* que hicieran sólo operaciones de manutención, y los buques reales. La Compañía recibía también un canon por depósito de mercancías en los quais. El «act» autorizaba al Gobierno para anticipar á la Compañía una suma de dinero destinada á la construcción de los docks.

En 1800 se fundó la «London Docks Company», á la cual se concedió por 21 años el derecho exclusivo de recibir buques cargados de tabaco, arroz (que no procedieran de América), vino ó aguardiente.

En 1803 se fundó la «East India Dock Company» investida de los mismos derechos por el mismo plazo, para los buques procedentes de la China ó de las Indias Orientales.

En 1810 todos los docks estaban en explotación, y una Comisión de la Cámara de los Comunes comprobaba la gran mejora debida á la nueva organización.

En 1803 se había inaugurado el sistema de los *entrepôts*, que permitía dejar en depósito las mercancías sin pagar derechos de aduana. Este sistema, reservado al principio á los docks, exclusivamente, les dió grandes ventajas.

El monopolio de la «West India Docks Company» expiraba en 1823. Una comisión especial de la Cámara de los Comunes rehusó la renovación del privilegio; lo mismo ocurrió con las otras Compañías á la expiración de sus concesiones. Por otra parte, en 1832 una ley, «Warehousing Act», suprimió casi todas las restricciones concernientes al empleo de los quais, y en fin en 1853 el «Customs Consolidation Act» daba á la Aduana plenos poderes para autorizar el establecimiento de entrepôts ó de quais francos fuera de los docks. Así fué como las Compañías de docks, después de haber perdido su monopolio, perdieron también las ventajas que les reportaba el derecho exclusivo de establecer entrepôts.

En 1825 se había formado la «St.-Catherine Dock Company». En 1838 las Compañías de docks «East India» y «West India» se refundieron en una sola, formando la «India Docks Company». En 1864 se fusionaron igualmente las «London Dock Company» y «St.-Catherine Dock Company», con el objeto de poder comprar el «Victoria Dock» construído en 1850. Esta nueva Compañía fué autorizada en 1875 para construir el «Royal Albert Dock».

La Compañía rival, la «India Docks Company», construyó en 1882 el «Tilbury Dock»; y durante algunos años, las Compañías se hacen una guerra de tarifas. En fin, en 1888 interviene un arreglo sancionado por un acto del Parlamento, y el 1.º de enero de 1901, las Compañías se fusionan formando una Com-

pañía única, la «London and India Docks Company» que posee por consiguiente los «West, East and South-West India Docks», los «London and St.-Catherina, Victoria and Albert Docks», y, en fin, los «Tilbury Docks».

La exención de los *lighters* de pagar derechos por entrada y salida en los docks, ha sido fijada con precisión por el Parlamento en 1902: los *lighters* están exonerados de derechos siempre que hayan sido contratados de buena fe, es decir, para el uso definido por la ley, y á condición de que las mercancías que ellos descarguen estén á su vez exoneradas de todo impuesto especial. El cuadro siguiente de una idea del tráfico en los docks durante los años 1899-1901:

DOCKS	TONELAJE			TONELAJE DEL BUQUE MÁS GRANDE EN 1901.
	1899	1900	1901	
London Dock . .	447,988	467,316	470,294	2,767
St. Cath. Dock . .	200,731	209,188	178,384	1,022
W. India Dock . .	292,084	308,975	365,937	3,795
E. India Dock . .	275,315	255,379	258,979	4,299
S. W. India Dock .	132,373	69,569	110,983	2,485
Victoria Dock . .	637,492	628,966	777,100	4,668
Albert Dock. . .	1:455,924	1:317,697	1:418,936	5,991
Tilbury Dock . .	839,482	1:054,394	1:157,331	8,651
Totales . .	4:281,389	4:311,484	4:737,944	

Los docks de la Compañía «London and India Docks», en vista de su antigüedad, muy diversa, y de las profundidades, muy variables, de sus entradas y del río frente á los mismos, sirven para buques de clases diferentes. El «Tilbury Dock» tiene la desventaja de su gran distancia al centro de los negocios;—está á 26 millas por agua del London Bridge, y á 22 de Fenchurch Street Station por ferrocarril.—Pero posee la mejor entrada; es el único capaz de recibir un buque del tonelaje del «Oceanic»; puede admitir á lo largo de sus quais 20 buques de 550 á 600 pies de largo, y 30 del tamaño medio de los que lo frecuentan; no tiene almacenes, pero sí muy buenos galpones, y sus comunicaciones por vía férrea son excelentes.

El «Albert Dock» y el «Victoria Dock» están unidos por un canal y forman un dock único. Cierto es que este canal no presenta la profundidad suficiente para los grandes buques (éstos entran generalmente al «Albert Dock» por la entrada llamada «Galleons Entrance»). Existen actualmente 27 buques que no pueden entrar en el «Albert Dock». Hay en este dock lugar para 28 barcos de 400 pies de eslora; generalmente lo utilizan los navíos de la «Peninsular and Oriental Line». En el «Albert Dock» sólo hay galpones. En el dock Victoria, hay por el contrario, numerosos almacenes, graneros y depósitos refrigerantes para carnes congeladas. Ambos docks están provistos de vías férreas. Junto con los «Tilbury Docks», constituyen el conjunto de las instalaciones modernas del puerto de Londres.

Sigue luego el grupo de los docks llamados *East India, West India, South-West India,* á unas seis millas del London Bridge. De éstos, los «East India Docks» reciben muchos veleros y pequeños barcos: los de la «Union Castle Line», en particular.

Los «West India Docks» están, desde hace algunos años, provistos de una nueva esclusa de entrada, cuya base se encuentra á 26 pies bajo el nivel de la marea alta de aguas muertas. Acaba de terminarse una entrada análoga para los «South-West India Docks». Dichos docks, aunque de muy vieja construcción, están perfectamente instalados, de modo que podrán recibir grandes navíos tan pronto como el río lo permita.

En fin, el tercer grupo comprende: *London Dock* y *St. Catherine Dock.* Estos docks se hallan á menos de una milla del London Bridge; ambos unidos por buenas vías de comunicación con los diferentes barrios de Londres. No hay vías férreas en estos docks, pero poseen vastos almacenes de los que algunos llegan á la arista misma de los quais. Estos últimos sólo pueden recibir pequeñas embarcaciones. Por tal circunstancia y por el aumento general de las dimensiones de los buques, se explica la decadencia relativa de los referidos docks en beneficio de los situados aguas abajo, cuya prosperidad, al contrario, va creciendo. El incremento total del tráfico del puerto corresponde principalmente á los docks *Tilbury* y *Albert.*

He aquí algunos datos sobre el estado financiero de la «London and India Docks Company»:

El gasto total de construcción de los docks y almacenes pertenecientes á esta Compañía, puede avaluarse para el 31 de diciembre de 1899 en 19:278,000 libras esterlinas; de cuya suma £ 2:126,000 provienen de las ganancias y fondo de reserva. El 31 de diciembre de 1900, al producirse la fusión de que hemos hablado antes, el importe total de las emisiones y obligaciones alcanzaba á £ 17:824,120. Un «act» de 1901 dió á la nueva Compañía autorización para levantar empréstitos suplementarios hasta un total de £ 2:666,666.

Los diversos empréstitos se dividen en dos categorías:

a) Obligaciones, por valor, aproximativamente, de £ 8:700,000.

b) Acciones, clasificadas en acciones privilegiadas y acciones ordinarias, por valor de £ 11:360,000.

Las entradas y gastos del «Joint Commitee», reemplazado después por la Compañía, se elevaron á las cifras que indica el siguiente cuadro correspondiente á los años 1889-1900.

AÑOS	Entradas	Gastos	SALDO (Pago de intereses, dividendos, etc.).
1889.	£ 1:628,668	£ 1:207,949	£ 420,719
1890.	» 1:767,166	» 1:348,544	» 418,622
1891.	» 1:733,241	» 1:208,811	» 524,430
1892.	» 1:825,836	» 1:263,327	» 562,509
1893.	» 1:661,554	» 1:194,270	» 467,284
1894.	» 1:665,629	» 1:181,411	» 484,218
1895.	» 1:693,612	» 1:218.502	» 475,110
1896.	» 1:722,745	» 1:212,669	» 510,076
1897.	» 1:762,801	» 1:233,349	» 529,452
1898.	» 1:704,925	» 1:189,919	» 515,006
1899.	» 1:745,965	» 1:216,783	» 529,232
1900.	» 1:867,292	» 1:338,600	» 528,692

Las entradas consisten en los siguientes rubros principales (las cifras corresponden al año 1901):

Tasas sobre las mercancías importadas	£	1:129,437
» » » » exportadas	»	191,049
Tasas á la navegación.	»	502,051
Otros recursos (alquileres, etc). . .	»	109,848
Total	£	1:932,385

Sus gastos, para el mismo año, subieron á £ 1:358,904; lo cual da un excedente de entradas de £ 573,481. La mitad, más ó menos, de las entradas de la Compañía provienen de los almacenes; la otra mitad, de los docks propiamente dichos. El dividendo pagado al capital-acciones en 1901 fué de 1 1/2 %.

2.° *Surrey Commercial Docks.* Están situados en la ribera derecha del Támesis, á casi dos millas del London Bridge La Compañía fué formada en 1864 por la fusión de otras dos: la «Grand Surrey Docks» y la «Canal Company».

El tonelaje neto de registro en los años 1899-1901 ha sido:

Años	Tonelaje neto total	Tonelaje máximo para un buque
1899	907,347	2,811
1900	1:076,518	2,426
1901	1:018,349	2,542

Los docks están muy bien situados, cerca del centro de los negocios. Son muy utilizados por el comercio de maderas y de granos, y poseen para ese objeto grandes galpones y almacenes.

El capital de la Compañía se eleva á £ 2:741,227; las entradas en 1901 fueron de £ 452,824. En 1901 la Compañía distribuyó un dividendo de 5 %.

La riqueza de esta Compañía proviene en gran parte del hecho de haber adquirido á bajo precio, en otros tiempos, numerosas áreas de terreno cuyo valor ha aumentado después considerablemente.

3.° *Millwall Docks.*—Están situados al Sud y cerca de los «India Docks», sobre la misma ribera del Támesis. Poseen galpones, pero no almacenes. Reciben principalmente granos y madera de carpintería.

En 1901 el tonelaje neto de registro alcanzaba á 1:140,806, acusando un aumento de 50,000 sobre el año anterior.

El capital autorizado es de £ 2:183,457, de las que se han emitido £ 2:094,157.

En 1899 las entradas fueron de £ 222,284, y los gastos, de £ 191,023. La Compañía no pudo en ese año distribuir dividendos á sus accionistas. La guerra de Sud Africa le fué favorable; en 1901 las entradas alcanzaron á £ 293,570, los gastos fueron de £ 249,020.

4.° *Otros docks.*—Habría, en fin, que mencionar otros pequeños docks en posesión de Compañías de canales y ferrocarriles: «Rentfort Dock» (perteneciente á la «Great Western Railway Company»), «Chelsea Dock» («West London Extension Railway Company»), etc. Pero estos docks no forman parte del puerto de Londres propiamente dicho.

5.° *Gastos actualmente necesarios para mejorar los docks, y razón de las dificultades para levantar los empréstitos requeridos.*—El presidente de la «London and India Docks Company» estima *grosso modo* en 2 ó 3 millones de libras esterlinas los fondos necesarios para la ejecución de los trabajos urgentes: *a*) Extensión del Albert Dock sobre los terrenos que ya pertenecen á la Compañía; el gasto probable sería de £ 1:500,000 á £ 2:000,000. *b*) Construcción, en los docks existentes, de nuevos quais, esclusas, silos para granos, almacenes para carnes, maquinaria. Hay que prever también para un porvenir próximo la extensión de los Tilbury Docks. La Real Comisión nombrada el 21 de junio de 1900, cree que la suma de los gastos necesarios no bajará de £ 4:500,000, independientemente de las mejoras previstas para el Támesis.

La Compañía pretende que le es imposible, en las condiciones actuales, encontrar los fondos necesarios para la ejecución de los trabajos. Las entradas son insuficientes para permitir nuevos empréstitos. Es por eso que la Compañía, con el objeto de aumentar sus entradas, gestionó del Parlamento, en 1900, el derecho de modificar sus impuestos, y especialmente el de aplicar una tasa á los *ighters.*

Ahora bien: el tráfico ha aumentado mucho desde 1889, y la

Compañía ha sido el primer beneficiado por ese aumento, puesto que su tráfico propio ha crecido en un 66.9 %, en vez del 33.2 % correspondiente al conjunto del puerto. ¿Cómo se explica entonces, que el aumento de las entradas haya sido relativamente pequeño (18 %)?

Las entradas de la Compañía provienen de tres fuentes principales:

a) Tasas impuestas á los buques que entran en los docks, hasta un máximo fijado por el Parlamento.

b) Tasas sobre las mercancías cargadas ó descargadas *á quai*, hasta un máximo igualmente fijado.

c) Las warehouses ó almacenes.

Respecto de las entradas que provienen de *a*), la tasa máxima de 1*s* 6*d* por tonelada no ha sido alcanzada nunca. Las rivalidades entre las dos Compañías antes de su fusión, y luego los tratados con los grandes armadores, tratados de los cuales algunos estaban todavía vigentes en estos últimos tiempos, han sido la causa de ello. Sólo á principios de 1902 se ha empezado á aplicar la tasa máxima.

Respecto de *b*) la Compañía alega que, de hecho, más de las 3/4 partes de las mercancías no producen nada. Esto proviene de la organización general del puerto, y de los usos establecidos. Las mercancías que llegan á los docks pueden pasar por las manos de la Compañía, ó ser trasbordadas directamente por los *lighters;* sólo en el primer caso pagan derechos á la Compañía. Ésta las coloca en sus almacenes ó las entrega á los depositarios Según los cálculos de la Compañía, el 80 % de las mercancías que entran en los docks se llevan sobre los *lighters*; 75 % del resto se entrega directamente á los depositarios.

Mientras que en Liverpool la responsabilidad del armador cesa desde el momento en que ha descargado las mercancías (excelente sistema desde el punto de vista de la rapidez de las operaciones), no teniendo, á partir de ese momento, nada que pagar; en Londres, al contrario, el armador sigue siendo responsable hasta el momento en que el depositario se ha hecho cargo de la mercancía,

disposición que está obligado á cumplir á las 72 horas de haber recibido aviso, á más tardar. (Ciertas Compañías de la América del Norte, son excepción á esta regla). Por eso es que los armadores y depositarios recurren de buena gana á los *lighters*.

Hay todavía un caso en que la Compañía no percibe nada: cuando las mercancías descargadas en los quais, son inmediatamente transportadas sobre embarcaciones por el depositario. La Compañía pretendió en un momento dado gravar esas mercancías á razón de 6*d* por tonelada; pero encontró tal oposición, que hubo de renunciar á su proyecto. En muchos casos, es cierto, la Compañía alquila sus quais, á compañías de navegación, así como sus galpones y maquinaria; pero las entradas son muy inferiores á las que resultarían del sistema recién mencionado.

En resumen, los principales agravios de la Compañía son los siguientes:

En primer lugar, el privilegio de los *lighters* no está absolutamente justificado hoy día; su derecho de entrar y circular libremente en los docks, es muy exagerado.

En segundo lugar, uno de los principales recursos de la Compañía ha sido, por largos años, el privilegio de establecer depósitos en los cuales podían ser colocadas todas las mercancías de importación sujetas á derechos de Aduana, sin pagar previamente estos derechos. En aquellos tiempos, sobre todo, el privilegio tenía gran importancia, porque casi todas las mercancías introducidas estaban gravadas con derechos de Aduana. Pero la gran extensión que diera desde 1823 á los depósitos la Dirección de las Aduanas, coincidiendo con la supresión de los privilegios, y la gran disminución del número de mercancías sujetas á los impuestos aduaneros, han mermado sensiblemente esta fuente de recursos. Muchas mercancías que en otros tiempos se depositaban, son ahora entregadas inmediatamente al consumo.

Las otras Compañías de docks, la «Surry Commercial» y la «Millwall», expresan las mismas quejas apoyándose en argumentos análogos.

A pesar de ciertos testimonios que imputan á mala administración la poca prosperidad de las Compañías de docks, la Comisión de 21 de junio de 1900 admite en principio la veracidad de las

declaraciones de las Compañías, y comprueba que han sido víctimas de una serie de circunstancias desfavorables. Pero, agrega, el permitirles imponer cargas á sus rivales para reconquistar su antigua prosperidad, sería cosa no exenta de dificultades ni libre de serias objeciones.

6.º Propuestas presentadas por la «London and India Docks Company», y objeciones.—Ya en 1855 la Compañía presentaba al Parlamento un *bill* tendiente á abrogar el privilegio de los *lighters*. Este bill fué rechazado.

Un bill análogo, presentado en 1900, motivó la formación de la Comisión recién mencionada.

La Compañía pide á la Comisión los derechos siguientes:

a) Derecho de gravar á las embarcaciones con una tasa de 4 *d* por tonelada como máximo. El cálculo, efectuado sobre 3 *d* por tonelada, aseguraría, según parece, una entrada anual de £ 56,250.

b) Derecho de imponer tasas á las mercancías. Renta probable: £ 177,833.

La Compañía consiente, por otra parte, en las atenuaciones siguientes:

1) El importe de las tasas impuestas sobre las mercancías, podría ser objeto de apelación ante la «Railway Commission» (Comisión general de ferrocarriles).

2) La tasa impuesta actualmente á los navíos, la cual es de 1 *s* 6 *d* por tonelada, más 2 *d* por tonelada y por semana de permanencia, podría rebajarse á 1 *s* 4 *d*, con libertad para estacionarse sin gastos durante un mes.

3) No se distribuiría dividendo superior al 4 %. El excedente de los beneficios se aplicaría al rescate de los empréstitos, á la reducción de las tasas y á la extensión del Royal Albert Dock.

Todos los comerciantes, propietarios de quais públicos ó particulares y los propietarios de *lighters*, se oponen enérgicamente á las pretensiones de la Compañía.

El privilegio de los *lighters*, que, desde hace dos siglos, el Parlamento no cesa de mantener contra todas las reclamaciones, no podría suprimirse sin trastornar profundamente el comercio del puerto de Londres. Es bajo la salvaguardia de ese privilegio que más de

320 quais y almacenes ribereños se han establecido sobre el Támesis, representando un capital de 13:000,000 por lo menos de libras esterlinas. Los propietarios de estos quais y almacenes (*wharfingers*), gracias á los precios relativamente bajos que aplican, pueden competir actualmente contra una organización tan fuerte como la Compañía de Docks, á pesar de la ventaja que habría para los buques en depositar sus mercancías en almacenes próximos al lugar de descarga. Pero si, aplicando impuestos á los *lighters*, se destruyera el equilibrio existente, resultaría la ruina de los *wharfingers*, pues todas las mercancías irían á los almacenes de la Compañía de Docks.

En cuanto á acordar el derecho que reclama la Compañía, de imponer tasas á las mercancías, equivaldría á preparar en breve plazo la ruina completa de los propietarios particulares de los *quais*. «Acordar á la Compañía lo que pide, dice á ese respecto el representante de la Cámara de Comercio, sería crear en su favor un gigantesco monopolio á expensas de los comerciantes de Londres». La Real Comisión rechaza las propuestas de la Compañía por considerarlas susceptibles de trastornar completamente el equilibrio del comercio londinense. Pero constata que los comerciantes de Londres no parecen oponerse á que se establezca un impuesto sobre las mercancías, si la prosperidad del puerto lo requiere, con tal que sea un *Poder público* quien lo cobre. La Cámara de Comercio, en particular, se expresa así: «Si todos los recintos de flotación del Támesis estuviesen bajo una misma autoridad y las tasas de tonelaje percibidas fueran insuficientes, nada impediría crear impuestos sobre las mercancías, ya se hallaran éstas en los almacenes de los docks, ó en los de los particulares». Tal reforma, que afectaría por igual á todos los intereses, no rompería, como la precedente, el actual equilibrio.

7.° *Quejas de los armadores, consignatarios, etc.*—Las quejas de los armadores se refieren principalmente á las pérdidas de tiempo, gravosas en particular para los buques de grandes dimensiones. Ni el Támesis ni los docks se prestan á operaciones rápidas. La obstrucción de estos últimos, debida al sistema de los *lighters*, y otras varias causas secundarias, contribuyen á acentuar esa situación deplorable.

Algunas de las personas consultadas por la Real Comisión, proponen para remediar este estado de cosas la construcción de muelles en el Támesis ó en los docks, reservando uno de los costados para los buques y el otro para los *lighters;* otras piden la creación, á lo largo de los galpones y del lado opuesto á los docks, de canales de navegación interior destinados á los *lighters* Otras piden la construcción de quais en aguas profundas á lo largo del río, como en Amberes; pero este sistema encuentra oposición á causa de las variaciones de nivel del Támesis. Resulta, en fin, de todas estas declaraciones, que Londres ha quedado un poco retardado en el progreso general de las instalaciones portuarias, y que las compañías de docks no se han mantenido á la altura de las necesidades actuales.

V.—PROYECTO DEREFORMAS PRESENTADO POR LA «REAL COMISIÓN», Y CONCLUSIONES

En resumen, las causas principales de los inconvenientes que se notan actualmente en el puerto de Londres, son: la multiplicidad de autoridades públicas que intervienen,—incapaces aisladamente de emprender reformas radicales y generales,—y la mala situación financiera de las compañías particulares de docks. Aunque estas compañías pudieran, sin modificar sus tarifas, ejecutar los trabajos necesarios, habría sin embargo gran utilidad en que servicios tan estrechamente unidos como el del Támesis y el de los docks dejaran de ser absolutamente independientes. Londres es el único ejemplo en el mundo, de tal separación de poderes; todos los otros grandes puertos ofrecen, al contrario, el ejemplo de una autoridad suprema, armada de un control absoluto. La Comisión preconiza la creación de una autoridad semejante.

La nueva autoridad estaría investida de los poderes siguientes: 1.° Poderes de la «Thames Conservancy» de Tedington al mar; 2.° Poderes de la «Trinity House» en lo que concierne al puerto de Londres; 3.° Poderes de la «Watermen's Company», autorización y control de los *watermen* y *lightermen*, reglamentación de la navegación de los *lighters*. En fin, obtendría tan pronto como fuera posible los poderes y el rescate de las propiedades de todas las Compañías de docks: «London and India», «Surrey» y «Millwall».

Dejando á un lado los detalles legales y financieros de la gestión, la nueva autoridad superior del puerto de Londres,—la «Port Authority»,—reemplazará todas las otras cuya coexistencia vuelve hoy tan intrincada y embarazosa la administración general del puerto. Sus fuentes ordinarias de recursos, serán los impuestos que á diverso título perciben ahora las autoridades y Compañías á que ella reemplazará, impuestos que, naturalmente, podrán ser entonces reformados de una manera racional y conveniente.

La «Port Authority» comprenderá miembros nombrados y miembros elegidos; cuarenta en total, á saber:

1.° *Miembros nombrados de entre los que forman las corporaciones siguientes:*

London County Council	11
City Corporation	3
Admiralty	1
Board of Trade	1
Trinity House	1
Kent County Council	1
Essex County Council	1
Cámara de Comercio de Londres	2
Directorio del Banco de Inglaterra	5

2.° *Miembros elegidos:*

Armadores trasatlánticos	5
Armadores de cabotaje	2
Wharfingers y propietarios de almacenes particulares	3
Propietarios de *lighters* y embarcaciones semejantes	2
Compañías de ferrocariles que comunican con los docks	2

La Comisión concluye expresando que «está convencida de las ventajas extraordinarias del puerto de Londres: posición geográ-

fica, aptitudes de sus habitantes, acceso fácil al río, mareas suficientes para la navegación sin ser tan grandes que la obstaculicen, terreno conveniente á lo largo de las riberas para la construcción de todas las instalaciones necesarias. Actualmente Londres posee docks que, sin ser perfectos, son vastos y susceptibles de mejora. El estancamiento relativo del puerto no es debido á una causa física, sino á una organización administrativa y financiera defectuosa. Que se suprima este obstáculo, y el puerto de Londres conservará fácilmente el lugar que hasta ahora no ha cesado de ocupar entre los grandes puertos del mundo entero.»

II Sección: **La Compañía de Docks «London and Indian». Organización, leyes y reglamentos especiales**

I

El plano anexo dará una idea de la enorme extensión de estos docks, y de su situación con respecto á la ciudad de Londres y á los docks de las otras dos Compañías: «Surrey Commercial» y «Millwall».

Los «wet docks» (docks de flotación) son grandes receptáculos artificiales de agua, provistos de dos ó tres pares de compuertas, de los cuales uno se cierra siempre poco antes ó poco después de la marea alta, á fin de que los buques floten á un nivel constante, á pesar de las variaciones de la profundidad de agua en el río fuera de los docks. Generalmente dos pares de compuertas forman esclusa, para permitir la entrada ó salida de buques antes ó después de la marea alta, si es necesario. Las principales ventajas de los docks con relación á los puertos abiertos son:

a) Flotación constante del buque.

b) Mantenimiento de un nivel fijo del agua, lo que facilita considerablemente la carga y descarga rápidas.

c) Mayor abrigo en caso de mal tiempo.

d) Mayor seguridad contra robos de las mercancías.

Además de los «wet docks», la Compañía posee «dry docks» (diques de carena), en número de tres, para la reparación de los buques.

La maquinaria de los docks es generalmente movida por fuerza hidráulica. El vapor, sólo se usa en muy pequeña escala, exceptuando el que se emplea para obtener la fuerza hidráulica. En los últimos años se ha introducido, con resultado satisfactorio, el uso de la electricidud. Para dar una idea de la potencia mecánica requerida, bastará decir que, en los varios sistemas de docks y almacenes de la Compañía, existen 34 puentes levadizos, 36 pares de compuertas de esclusa, 108 compuertas de esclusaje, 1,030 grúas y ascensores. Hay además máquinas refrigerantes anexas á los depósitos de carnes congeladas, bombas para mantener el nivel exacto del agua en los docks, y máquinas para la producción de luz eléctrica. Entre las instalaciones mecánicas móviles, hay que mencionar 16 remolcadores, 4 grúas flotantes, — para levantar cargas muy pesadas, — y 22 locomotoras que corren sobre más de 80 millas de ferrocarril. Hay, en fin, cierto número de dragas que remueven fuera de los docks las grandes acumulaciones de limo traído en suspensión por el agua del río al entrar á ellos, y que luego se sedimenta. Hay siempre dos dragas en uso. El limo pasa de los canjilones de la draga á los *hoppers* (ganguiles), que una vez llenos, son llevados á remolque hasta el mar y descargados. La cantidad de limo anualmente removido es de 700,000 toneladas, con un gasto de £ 32,000.

El número de empleados permanentes de la Compañía es de unos 4,920,—incluyendo 340 en la Sección de ingenieros, encargada de la conservación de los docks, y 305 en la Sección de policía, que es responsable de la seguridad de las mercancías almacenadas en los *warehouses*.—Además de los empleados permanentes, se echa mano de un personal eventual, según las necesidades variables del movimiento. En días de mucho trabajo, el número de personas empleadas por la Compañía llega á 11,000, sin contar, naturalmente, gran número de hombres dependientes de los armadores, etc.

La extensión total del área ocupada por la Compañía, es de unas 688 hectáreas, de la cual 178 hectáreas son de agua; la longitud total aprovechable de los quais, es de 33,000 m., y hay una área de 1:393,500 m^2 de piso disponible para la manipulación y almacenaje de más de 800,000 toneladas de mercancías.

II

REGLAMENTO DE LA COMPAÑÍA «LONDON AND INDIA DOCKS»

NOTA.—*En este Reglamento, á menos que el sentido del contexto ó algunas indicaciones explícitas se opongan á tal interpretación, la palabra* buque *incluirá toda clase de embarcaciones, botes, lanchas á vapor ó dotadas de cualquier otro modo de propulsión.*

1.—El tiempo durante el cual se efectúa el trabajo necesario para dar entrada á los docks ó salida de ellos, se anuncia á los buques: de día, por medio de una bandera azul; de noche, por una luz azul. Sin embargo, la admisión ó salida de los buques para la dársena de marea de los Tilbury Docks, es permitida en cualquier momento, con sujeción al artículo 2.º y excepto en los períodos de tiempo que se indicarán por medio de una señal en el extremo del muelle inferior, consistente en una bandera roja, de día, y en una luz roja sobre dos luces verdes, de noche.

2.—El tiempo destinado á permitir la entrada ó salida de los buques, lo determinará el capitán del dock (*Dockmaster*), ó sus asistentes ó delegados. Ningún buque que desee entrar en un dock, podrá acercarse de la entrada á una distancia menor de la fijada para cada dock (variable de 100 á 300 yardas según los docks), hasta haber recibido la orden del capitán del dock, ó de sus asistentes ó delegados. Ningún buque en disposición de abandonar el dock, podrá tampoco acercarse á la esclusa de entrada, sin recibir análoga orden. Las personas á cuyo cargo están los buques, deberán acatar sin tardanza las órdenes del capitán del dock, ó de sus asistentes ó delegados, para hacer entrar los buques al dock ó hacerlos salir de él, ó transportarlos de donde están á otro paraje del mismo dock. Quienquiera que pretenda preferencias indebidas será puesto al final de la lista de entradas ó salidas, de la próxima marea.

3.—Los buques al entrar á un dock ó al abandonarlo, deben amarrar á cada muelle espías ó cabos suficientes y de buena calidad, de acuerdo con el capitán del dock, ó con sus asistentes ó delegados. Los buques serán halados con sus propias espías, las cuales no serán bajo ningún pretexto desamarradas hasta que lo disponga el capitán del dock, ó sus asistentes ó delegados.

4.—Todos los buques deberán estar provistos, para las diversas maniobras, de cuerdas y paragolpes, en cantidad suficiente y de buena calidad.

5.—Las espías, calabrotes ó cuerdas que la Compañía facilite en cualquier forma á los buques, no se considerarán destinadas á suplir

el material que el buque está obligado á tener á abordo. La Compañía no se responsabiliza por ese material, ni por ninguna otra ayuda prestada por ella á los buques que entran en sus docks ó salen de ellos ó hacen cualesquiera maniobras en su interior.

6.—La Compañía no tomará á su cargo ningún buque que utilice sus docks. Los buques estarán en todo tiempo bajo la responsabilidad exclusiva de sus dueños.

7.—El transporte, remoción ó amarre de los buques, se efectuará bajo la exclusiva responsabilidad de sus dueños; los cuales responderán de la seguridad de sus buques, así como de todo perjuicio causado por éstos ó por sus empleados y dependientes á las propiedades de la Compañía, ó á los buques ó mercancías situadas en cualquier paraje de los docks.

8.—Los patrones ú otras personas que tengan buques á su cargo, deberán, á la llegada de éstos, entrar los botalones de foque y de mesana, desmontar todos los pescantes móviles, martingalas y puntales, aferrar las velas, embicar las vergas, bajar los botes ó meterlos á bordo y estibar y asegurar las anclas á bordo; y conservarán sus buques en ese estado hasta el momento en que estén listos para entrar en el río, á fin de no causar ninguna avería ó perjuicio á las propiedades de la Compañía ni á los otros buques.

9.—Todo buque, al pasar del río á la dársena exterior de un dock, deberá tener á bordo un piloto ó un encargado, para que dirija esta maniobra y la de amarradura; y al dejar la dársena del dock para entrar en el río, deberá igualmente ser desamarrado y llevado hasta el río bajo la dirección de un piloto ú otra persona encargada del buque. Los pilotos ó encargados de la dirección de un buque que entre á un dock ó salga de él, tendrán en la dársena del dock los botes necesarios para efectuar la amarradura, desamarradura y maniobras del buque.

10.—Todo buque situado en el interior de un dock ó cerca de un quai, tendrá, en cantidad y calidad suficientes, guindalezas, cables de remolque, cadenas y enganches, fijos á los duques de-alba ó á las amarraduras, boyas ó anillos de los muelles.

11.—No se permite el estacionamiento de *lighters*, lanchas ú otras pequeñas embarcaciones junto á las puntas de muelle ó contra los duques-de-alba, durante las horas de entrada y salida.

. . . .

13.—En caso de irse á pique un buque en un dock ó dársena, ó en la entrada de un dock, el propietario del buque lo removerá á su costa. Si omitiera llenar esta obligación, ó su buque amenazara irse á pique dentro del recinto de los docks, el propietario resarcirá á la Compañía los gastos que ella tenga que satisfacer para poner á flote ó remover el buque, para extraer el agua de su interior, ó para cualquier

otra operación que el capitán del dock juzgue necesaria; así como todos los perjuicios que irrogue á la Compañía la obstrucción causada por el buque mientras permanezca hundido.

14.—Todo propietario de buque está obligado á suministrar escaleras, planchadas, etc.,—para ser colocadas bajo la dirección del oficial encargado,—en condiciones de solidez y protección tales, que permitan sin ningún peligro subir á bordo ó pasar sobre el buque; y serán removidas y colocadas nuevamente, siempre que ello sea necesario. La Compañía no responde de la seguridad de las escaleras ó planchadas que suministre en préstamo á los buques.

15.—No está permitido el estacionamiento de buques en las dársenas de entrada, excepto al entrar ó salir, y aún entonces, sólo por 24 horas; á menos que la Compañía permita ó indique ese punto para la carga ó descarga. Tampoco les es permitido pasar de una dársena ó dock á otro, los domingos ó días de fiesta, ni fuera de las horas siguientes, en los otros días:

del 1.º de noviembre al último día de febrero de 8 a. m. á 4 p. m.
del 1.º de marzo al 31 de octubre . . . . de 6 a. m. á 6 p. m.

En casos de urgencia, se permitirá aumentar este número de horas, si, en opinión del capitán de dock, se considera necesario; debiendo entonces pagarse los gastos causados por esa extensión.

16.—El capitán de dock ó sus asistentes ó delegados, podrán en cualquier tiempo dar las instrucciones que consideren oportunas, á los patrones ú otras personas que tengan buques á su cargo; ya sea en adición á las anteriormente indicadas, ya sea para modificar ó alterar las mismas.

17.—La Compañía no responde de la detención ó demora de los buques que entran en sus docks, se encuentran en ellos, ó salen de los mismos; ni de la detención ó demora en la descarga de aquéllos; ni de las demoras que puedan sufrir las lanchas al recorrer los docks ó el canal, por causa de la aglomeración de buques ó mercancías; ni, en fin, de la demora ó suspensión de entrega de los artículos, por causas análogas ó por otras circunstancias que no dependan de la Compañía.

18.—La Compañía no será responsable de demoras, pérdidas ó averías producidas directa ó indirectamente por el fuego, el rayo, las tormentas, terremotos, guerras, huelgas ó coaliciones de sus empleados, *lockouts* y otros disturbios del trabajo ó accidentes no imputables á sus actos ni á negligencia suya.

19.—La Compañía no responderá de ninguna pérdida ó avería que

sufran los artículos antes de ser entregados á su custodia para los almacenes, ni de las pérdidas ó averías que pudiere causar el trans bordo de un buque á otro, ni de las pérdidas ó averías que experimenten los artículos de tránsito desembarcados por los armadores para facilitar su clasificación.

20.—La Compañía no tomará á su cargo las mercancías descargadas por un buque que no haya sido amarrado de acuerdo con este Reglamento.

21.—En los docks donde la Compañía emprende el trabajo de la descarga de los buques, el arancel correspondiente estará á la disposición de los interesados, en la oficina del superintendente.

22.—Excepto cuando se convenga otra cosa entre la Compañía y el armador ó consignatario, los paquetes que contengan metales preciosos ó dinero acuñado, deberán ser desembarcados por el armador ó su representante, y bajo su exclusiva responsabilidad.

23.—La Compañía no será responsable de la pérdida ó avería del equipaje ú objetos de un pasajero, que deban ser entregados ó almacenados por ella, si su valor excede á diez libras esterlinas; á menos que ese valor haya sido exactamente declarado á la Compañía por el propietario ó quien lo represente, acompañando la declaración del pago correspondiente, de acuerdo con el arancel.

24.—A fin de evitar pérdidas de tiempo en el desembarco, toma de muestras, etc., los consignatarios darán orden, tan pronto como se aviste el buque, para que se anoten en la Aduana las mercancías destinadas á almacenaje en los docks de la Compañía.

Si algunas mercancías han de ser trasladadas á otro de los docks de la Compañía para allí ser almacenadas, ó la Compañía no puede almacenar las mercancías donde el buque hace la descarga, se cobrará un derecho por «USO DE QUAI EN EL DOCK DE DESCARGA», (además de los que correspondan por tarifa en el dock donde las mercancías han de almacenarse); *á menos que haya sido debidamente presentada una orden para desembarcar, á la autoridad del dock donde el buque descarga, antes de que las mercancías sean descargadas; de modo que la Compañía pueda ó haya podido hacerlas trasladar directamente del buque á las lanchas.*

25.—En el caso de que el dock donde el buque descarga haya almacenado ó tomado á su cargo ciertas mercancías, y reciba más tarde la orden de trasladarlas á otro de los docks de la Compañía para ser almacenadas, los derechos de desembarco y el alquiler hasta el día de la traslación, de acuerdo con la tarifa, así como el costo de todo otro trabajo, serán pagados en el dock donde las mercancías fueron almacenadas primero, en adición á todos los gastos incurridos en el dock que se hizo subsiguientemente cargo de ellas.

26.—Se pagarán además el lanchaje y otros gastos originados por

la remoción, cuando los derechos sobre las mercancías no basten para cubrirlos.

27.—Será obligatoria la presentación de manifiestos ó, en su lugar, de una orden de entrega firmada por el armador.

Se recomienda particular atención en la regularidad de los endosos del manifiesto; los oficiales de la Compañía no pueden aceptar un manifiesto en el cual la transmisión de derechos, desde el cargador hasta el portador, no se halle establecida por una cadena de endosos, completa y exacta. Cada manifiesto deberá estar *especialmente* endosado, de modo que resulte designada con claridad la persona á cuya orden ha de entregarse la carga.

Si se notara cualquier informalidad en los manifiestos, por falta de endoso, etc., y también si ellos hubieran sido extraviados, se ocurrirá por nota al Secretario de la Compañía, estableciendo las circunstancias, y agregando algún documento *que equivalga al título de propiedad de las mercancías*. En tales casos, el interesado deberá comprometerse á indemnizar á la Compañía las pérdidas ó perjuicios, en la forma que la Compañía indique.

28.—Las órdenes debidamente presentadas para la entrega ó transferencia de mercancías que aún no se hayan desembarcado se recibirán y conservarán para lo que pudiere convenir á las personas que las presenten; pero tales órdenes serán miradas, en cuanto concierne á la Compañía, como desprovistas de todo valor ó efecto hasta el momento en que las mercancías lleguen á poder de la misma. La Compañía no responderá de la segura custodia de esas órdenes, ni contrae la obligación de devolverlas.

La Oficina de Tránsito de la Dirección de los Docks, se ocupa de la trasmisión á éstos de las órdenes relativas á mercancías que hayan de ser desembarcadas ó almacenadas por la Compañía; las órdenes serán devueltas si se descubre en ellas cualquier incorrección ó informalidad. Hay que prever el transcurso de cierto tiempo para la trasmisión de órdenes, antes de ocurrir á los docks para la entrega de las mercancías; de todos modos, la Compañía no se responsabiliza de las consecuencias de una demora en la transmisión de las órdenes á los docks.

29.—Las órdenes para la entrega ó transferencia de mercancías, deberán ser firmadas por la persona ó personas en cuyo nombre fueron registradas en los libros de la Compañía, ó por un agente debidamente autorizado para firmar en representación de la persona ó personas mencionadas. Toda interlineación, raspadura ó alteración en una orden de entrega ó transferencia, deberá ser validada por la persona ó personas que firman la orden.

30.—El warrant [1] es el único documento emitido por la Compañía, que pueda considerarse como un símbolo legal de las mercancías en

---

(1) Véanse los formularios, páginas 448 y 449.

él descriptas, las cuales pueden transferirse por endoso hecho sobre el documento mismo.

Se emiten warrants, á pedido por escrito, en favor de la persona que el propietario de las mercancías indique (con sujeción á las condiciones especificadas en los mismos documentos). Esos warrants, debidamente registrados y endosados, dan al portador el derecho de transmitir la propiedad de las mercancías ó de obtener su entrega.

31.—No se emitirá un warrant por mercancías sujetas á interdicción por pago de flete, mientras ésta no sea levantada, ó no se haya efectuado á favor de la Compañía un depósito igual al importe reclamado por concepto de flete de acuerdo con las disposiciones del Merchant Shipping Act, 1894, artículos 494 y siguientes (véase más adelante); tampoco se emitirá un warrant hasta que los gastos de desembarco, etc., hayan sido pagados, sino un «prime warrant» tan sólo, que lleva la restricción correspondiente. Los primeros warrants mencionados se emiten libres de todo gasto, con excepción del sello; pero cualquier otro documento, como el «prime warrant» ó el certificado de transferencia, se emite mediante el pago de derechos fijos y con sujeción á las condiciones establecidas en el documento mismo.

Antes de la emisión de un warrant (con excepción de un «prime warrant») y de que la transferencia ó entrega de las mercancías pueda verificarse, habrán de pagarse todos los gastos de tarifa relativos á la correspondiente partida ó parcela de mercancías.

32.—Cuando algunas mercancías colocadas bajo la custodia de la Compañía hayan sido sujetas á interdicción por pago de flete ú otros gastos, el propietario podrá librarlas mediante depósito á favor de la Compañía, del importe reclamado, de acuerdo con las disposiciones citadas del Merchant Shipping Act, 1894.

33.—Para mercancías en masa, sólo se expedirá un warrant, correspondiente al total. Si se quieren warrants parciales, las mercancías habrán de ser pesadas de nuevo y apiladas en las correspondientes parcelas distintas. Este trabajo deberá pagarse antes de la emisión de los nuevos warrants.

34.—Si se pierde ó extravía un warrant, habrá que dar aviso de ello inmediatamente al Secretario de la Compañía. En tal caso, antes de que pueda efectuarse la entrega de las mercancías, se publicará el aviso de la pérdida del warrant, en el *Public Ledger* ó en otro diario semejante que la Compañía indique; y se registrará en la Secretaría un ejemplar del diario que contenga dicho aviso, junto con el compromiso firmado por dos personas de responsabilidad material,—aceptadas por la Compañía,—de indemnizar á ésta por vale ó en otra forma de toda pérdida, reclamación ó perjuicio.

35.—La Compañía procederá á efectuar con las mercancías que desembarque por su cuenta, el trabajo acostumbrado para ponerlas en

estado de venta, inmediatamente después de su desembarco y anotación para el almacenaje, á menos de recibir instrucciones en contrario.

36.—El trabajo de tonelero, etc., pagado por el importador, se reducirá al necesario para poner las mercancías en condiciones de seguridad para el almacenaje y transporte.

37.—La Compañía, sólo será responsable dentro de los límites siguientes, por las mermas en vinos y líquidos espirituosos:

Para el aguardiente, responderá de toda merma en los galones de prueba, que exceda á la pérdida admitida por la Aduana, y para los demás espirituosos ó vinos, responderá de toda merma que exceda á un galón por cada año ó parte de año que permanezca la mercancía bajo la custodia de la Compañía, á condición de que—

a) los líquidos se importen en cascos de roble, de buena calidad, con juntas lisas;
b) que el líquido no consista en mezcla de espirituosos;
c) que la fuerza alcohólica no exceda al 50 % *over-proof* para el ron, ó 20 % *over-proof* para el aguardiente y otros espirituosos;
d) que el líquido no haya sido trasegado ó encubado.

Se aplican las mismas condiciones á vinos y espirituosos que hayan sido trasegados ó encubados; sólo que, en tal caso, la Compañía responderá únicamente de mermas en la cantidad de líquido que excedan á dos galones para el primer año después del trasiego ó encubadura, y á un galón para cada año ó fracción subsiguiente que quede la mercancía bajo la custodia de la Compañía.

38.—Con respecto á mercancías que no sean vinos ó espirituosos, la Compañía no responderá de deterioros producidos por alimañas, ni, en general, de pérdidas ó mermas debidas á causas naturales que no impliquen descuido; la Compañía tampoco responderá de pérdidas ó mermas en mercancías de cualquier clase (inclusive vinos y espirituosos), sino cuando la magnitud de tales pérdidas ó mermas haya sido comprobada de acuerdo entre la Compañía y el interesado, antes de la salida de las mercancías del territorio de la Compañía.

39.—Los cascos, cubiertas de mimbre, cajones, y toda clase de embalajes que hayan quedado vacíos y no fueron retirados dentro de los tres meses á contar de la fecha de la cuenta de desembarco de

Formulario de warrants, primer tipo

London and India Docks Company

N.° *N.° de orden*

Fecha

Warrant para
importado en el , *Patrón*
procedente de , *registrado por*
el día , *para entregar á*
ó á su orden mediante endose en este documento
El alquiler empieza el
y todos los otros gastos, desde la fecha de este warrant.

MARCA	NÚMEROS		AFORO AL DESEMBARCO		MARCA	NÚMEROS		AFORO AL DESEMBARCO	
	Original	Dock	Contenido	Merma		Original	Dock	Contenido	Merma

Libro .... *Folio* ....

(*Firma del empleado de la Administración*) ....

(*Firma del empleado de la Expedición de warrants*) ....

Formulario de warrants, segundo tipo

London and India Docks Company

Lote del Dock
N.°..................

N.° de orden..................

Fecha ....

Warrant para..
importado en el....................................., *Patrón*...
procedente de..., *registrado por*.....................................
el día.., *para entregar á*...
ó á su orden mediante endose en este documento..
.... *El alquiler empieza el*..
y todos los otros gastos, desde la fecha de este warrant.
Derechos pagados..................................

MARCA	NÚMEROS		PESO						MARCA	NÚMEROS		PESO					
			Bruto			Tara						Bruto			Tara		
	Original	Dock	Quint.	Arrob.	Lbb.	Quint.	Arrob.	Lbb.		Original	Dock	Quint.	Arrob.	Lbb.	Quint.	Arrob.	Lbb.

los artículos ó de la fecha en que aquellos cascos, cubiertas, etc., quedaron vacíos, se convertirán en propiedad de la Compañía.

40.—Las mercancías preparadas para la entrega y que no hayan sido retiradas dentro de los plazos indicados en seguida, estarán sujetas al pago del trabajo de reapilarlas y realmacenarlas, y al alquiler adicional que corresponda:

a) Para mercancías en general, 3 días hábiles completos;
b) Para caoba y otras maderas de medida, 4 días hábiles completos.
c) Para madera de tinte, 7 días hábiles completos.

41.—Si las mercancías fueran desapiladas ó desembaladas con cualquier fin, obtenido éste, la Compañía reapilará y realmacenará las mercancías; á menos que reciba antes aviso de que tales mercancías se destinan á entrega inmediata, en cuyo caso se aplicará el artículo precedente (40).

42.—A ninguna persona ajena al personal de la Compañía, le será permitido trabajar dentro del territorio de los docks ó de los almacenes, ya se trate de trabajo á bordo de un buque ó lancha, ó de trabajo en tierra sobre los muelles, quais, etc., salvo que esa persona haya obtenido previa autorización de la Compañía. Se admiten sin embargo las siguientes excepciones:

a) Personas empleadas por los armadores para efectuar la descarga.
b) Estibadores empleados en estibar la carga para la exportación.
c) Lancheros y carreros ocupados en entregar ó recibir carga.
d) Personas empleadas en las maniobras de los buques.

43.—Los obreros y peones de la Compañía podrán ser tomados á jornal fijo para trabajar bajo las órdenes y responsabilidad del comandante de un buque.

Cuando los buques sean descargados por su tripulación, el número de los peones de la Compañía tomados á jornal no podrá exceder de la mitad de los tripulantes.

. . . .

47.—Pueden obtenerse pases, de acuerdo con las siguientes prescripciones, para lanchas con cargamentos anotados para su almacenaje fuera del dock donde el buque descarga:

1) Si las mercancías pasan directamente del buque á la lancha, el lanchero deberá, inmediatamente después de haberlas recibido, firmar un recibo por las mismas, y el patrón, contramaes-

tre ú otro oficial encargado del buque, le dará un pase en el que se especificarán la calidad y cantidad de las mercancías entregadas al lanchero. Este pase será visado por el funcionario de la aduana que presencia la operación desde el bordo del buque; en el caso de ser el buque descargado por la Compañía, un empleado de ésta visará dicho pase ó dará un pase al lanchero en cambio del firmado por el patrón ó encargado del buque; y la entrega de uno cualquiera de estos pases en la esclusa de salida, bastará para que la lancha pueda abandonar el dock.

2) En el caso de que el buque fuera descargado por los armadores, para permitir la salida de la lancha fuera del dock bastará presentar al guarda de la esclusa, un pase firmado por el patrón del buque ú otra persona autorizada por los armadores para hacerlo, y visado por el empleado de aduana estacionado á bordo del buque.

3) Si las mercancías anotadas para su almacenaje fuera del dock donde el buque descarga, han sido colocadas sobre los quais con el fin de facilitar su clasificación ó con cualquier otro fin, el lanchero inmediatamente después de haber completado la carga de su lancha, firmará un recibo por las mercancías que se le entregaron, y obtendrá entonces de un oficial designado por la Compañía un pase en el cual se especificarán la calidad y cantidad de las mercancías cargadas en la lancha. Este pase, entregado al guarda-esclusas, bastará para permitir la salida de la lancha fuera del dock.

4) La Compañía ó los armadores procurarán que haya siempre, durante las horas de oficina, un empleado debidamente autorizado para firmar ó visar el mencionado pase.

5) En caso de disconformidad entre el lanchero y el representante del buque ó el representante de la Compañía, respecto al recuento de las mercancías, y si no se conviene en resolver de otro modo la diferencia, las mercancías serán desembarcadas de las lanchas y se hará nuevo recuento antes de que la lancha salga del dock. Todos los gastos que directa ó indirectamente ocasione el nuevo recuento, inclusive el de desamarre, serán satisfechos por el lanchero si resultara haberse equivocado éste.

48 —Los buques podrán proveerse de agua á precios de tarifa, en los siguientes docks:

«Royal Victoria Dock», «Royal Albert Docks», «West India Docks» y «Tilbury Docks».

En los docks «London», «St. Katherine», «East India» y «South West India», hay lanchas especiales que transportan agua y la venden á precios razonables.

La Compañía entrega el agua sobre el puente del buque. Si se desea que el agua sea llevada por cuenta de la Compañía á otro punto del mismo, ésta lo hará á riesgo del propietario del buque, sin responsabilizarse por las averías que ocasionare á la carga ni por cualquier otro perjuicio.

49.—Dentro de los terrenos de la Compañía, no se admitirá la entrada de guinches á vapor, sin previo permiso del capitán del dock en que se han de usar; antes de servirse de ellos, habrá todavía que pagar los derechos establecidos y obtener del jefe de policía el permiso para encender fuego.

50.—El patrón ú otro oficial á cuyo cargo esté un buque, deberá antes de entrar en los docks, hacer que desembarquen todas las personas no autorizadas por la ley para permanecer á bordo, como ser: enganchadores (*crimps*), agentes de casas de alojamiento, etc. Las personas que se negaren á acatar esta orden, incurrirán en una multa de £ 20, de acuerdo con el artículo 218 del Merchant Shipping Act de 1894; ó en una multa de £ 20 ó seis meses de prisión, de acuerdo con el artículo 5 del Merchant Seamen (Payment of Wages and Rating) Act de 1880.

51.—Los guarda-esclusa son todos empleados de policía, y tienen por lo tanto autoridad para examinar y registrar equipajes, pasajeros, etc.

52.—Cuando un buque llegue en domingo de 10 a. m. á 5 p. m., trayendo á bordo ganado mayor, éste no será desembarcado ese día, salvo por permiso especial del capitán de dock. En general, en domingo no se cargarán ni descargarán mercancías, ni se hará ningún trabajo que no sea indispensable.

. . . .

54.—No se permitirá la entrada en los diques de carena de la Compañía, á ningún buque que haya traído en sus tanques petróleo ú otro fluido ó sustancia inflamable, excepto bajo condiciones especiales que determinará la Administración de los Docks.

III—EXTRACTOS DE LAS PRINCIPALES LEYES REFERENTES Á LA ORGANIZACIÓN DE LOS DOCKS DE LONDRES (1)

10 Vic. cap. XXVII.

Artículo 36. Los patrones están obligados á presentar al recaudador de derechos, siempre que se les pida, el certificado del registro

(1) The Harbours, Docks, and Piers Clauses Act, 1847 (10 Vic. cap. xxviii; London and Saint Katherine Docks Act, 1864 (27-28 Vic. cap. clxxviii); 182 Wm. IV. cap. lii The East and West India Dock Company's Act, 1879 (42-43 Vic. cap. clxix); The Merchant Shipping Act, 1894.

de la embarcación á su cargo; en caso de no hacerlo, incurrirán en una multa (no superior á £ 20).

Art. 37. Cuando haya que desembarcar mercancías dentro de los límites de un puerto, dock ó muelle, el patrón del buque á bordo del cual se encuentren dichas mercancías, comunicará, dentro de las 24 horas después de la llegada del buque, al recaudador de derechos, el nombre del consignatario ú otra persona á quien dichas mercancías deban remitirse. Si toda la carga ha de ser desembarcada, entregará también una copia del manifiesto; y si lo ha de ser solamente una parte de ella, entregará una relación escrita de las calidades, pesos y cantidades de esa parte del cargamento; dicho patrón de buque estará además obligado á anunciar con 12 horas de anticipación al recaudador de derechos, si éste lo requiere, la época en que la carga de su buque será desembarcada, total ó parcialmente

Art. 38. El patrón de un buque cuya carga ha de ser en todo ó en parte desembarcada dentro de los límites de un puerto, dock ó muelle, incurrirá, en caso de omisión ó falsedad en las declaraciones á que se refiere el artículo anterior, en una multa (no superior á £ 10 por cada contravención).

Art. 39. Antes de que una persona haga embarcar mercancías en un buque estacionado dentro de los límites del puerto, dock ó muelle, deberá entregar al recaudador de derechos una relación exacta y firmada de las clases, cantidades y pesos de dichas mercancías; y todo el que embarcare mercancías en tal buque, sin entregar la mencionada relación ó entregando una relación falsa, incurrirá por cada falta semejante en una multa (no superior á £ 10).

Art. 42. Los derechos correspondientes á la Compañía sobre mercancías cualesquiera embarcadas ó desembarcadas dentro de los límites del puerto, dock ó muelle, se pagarán como sigue: si esas mercancías han de embarcarse, los derechos se pagarán antes del embarque; si han de desembarcarse, los derechos serán pagados antes de la remoción de las mismas fuera de la propiedad de la Compañía y dentro del plazo de dos meses á contar del día del desembarco.

Art. 43. Si el patrón del buque ó el propietario de las mercancías elude en todo ó en parte, el pago de los derechos correspondientes á la Compañía con respecto al buque ó á las mercancías, deberá pagar el triple del importe de los derechos ó de la parte de ellos cuyo pago eludió; y aquella suma será cobrada al patrón ó propietario respectivamente, en la forma en que las multas impuestas por esta ley se cobran generalmente, ó por acción ante cualquier corte de jurisdicción competente.

Art. 51. La Compañía podrá nombrar los capitanes de puerto que juzgue necesarios (incluyendo en tal expresión los capitanes de dock y de muelle), y puede también reemplazarlos por otros cuando quiera.

Art. 52. El capitán de puerto está autorizado para dar órdenes relacionadas con los fines que se enumeran en seguida:

Determinación del tiempo y modo de dar entrada ó salida á los buques, y de la posición, amarre, desamarre y remoción de los mismos;

Determinación de la posición que debe tomar cada buque para cargar ó descargar todo su cargamento ó cualquier parte de él, ó para embarcar ó desembarcar sus pasajeros, ó para tomar ó dejar lastre;

Determinación de la manera cómo un buque, al entrar al puerto ó dock ó al atracar al muelle, ha de ser desmantelado, tanto para su misma seguridad, cuanto para evitar perjuicios á otros buques ó al puerto, dock ó muelle; y también de su modo de amarre;

Remoción de buques inútiles ú otras obstrucciones del puerto, dock ó muelle;

Determinación de la cantidad de lastre ó peso muerto que debe haber en la bodega del buque durante la carga ó descarga, y después de estas operaciones.

Se entiende, sin embargo, que nada en esta ley autoriza al capitán de puerto á dar órdenes que no sean compatibles con la ley ó los reglamentos de Aduanas.

Art. 53. El patrón de un buque situado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle, tomará, con respecto á su buque, las disposiciones que le indique el capitán de puerto, de acuerdo con esta ley; y el patrón de buque que no acatare tales indicaciones inmediatamente después de recibidas, incurrirá en una multa (no superior á £ 20).

Art. 55. La persona que diere ú ofreciere una suma de dinero ó un objeto de valor por vía de recompensa ó soborno á un capitán de puerto ó á cualquier oficial empleado en el puerto, dock ó muelle, con el fin de obtener preferencias indebidas ó para inducirlo á omitir el cumplimiento de alguno de los deberes de su cargo, incurrirá en una multa de £ 20. El capitán de puerto ú oficial que aceptase tal recompensa ó soborno, incurrirá en la misma pena.

Art. 58. Si el patrón de un buque situado en el puerto ó dock, ó junto al muelle, no amarrara, desamarrara, colocara ó removiera su buque de acuerdo con las indicaciones del capitán de puerto, ó si no existiera á bordo del buque una persona capaz de dar cumplimiento á tales indicaciones, el capitán de puerto podrá ordenar que el buque sea amarrado, desamarrado, colocado ó removido en la forma que juzgue conveniente; y para ese objeto podrá arrojar, desatar ó cortar los cordajes, y desprender ó romper las cadenas con que esté ama-

rrado el buque, siendo todos los gastos ocasionados por la operación de amarrar, desamarrar, colocar ó remover tal buque pagados á la Compañía por el patrón de aquél. Entiéndese que, antes de que el capitán de puerto proceda á desatar ó cortar las cuerdas, ó desprender ó romper las cadenas, hará colocar á bordo un número de hombres suficiente para la seguridad de la maniobra y del buque.

Art. 59. Antes de que un buque entre en el puerto ó dock, ó se aproxime al muelle, su patrón lo hará desmantelar de acuerdo con las indicaciones del capitán de puerto. Si un buque entrara al puerto ó dock ó se aproximara al muelle sin estar desmantelado de la manera requerida por el capitán de puerto, el patrón del buque incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 60. Antes de que un buque entre en el puerto ó dock, su patrón hará arriar ó aferrar las velas: si no cumpliera con esta prescripción, incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 61. Todo buque situado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle, estará provisto de suficientes cables, cordajes y amarras, fijados á los duques-de-alba, boyas ó postes de amarrazón siempre que lo requiera el capitán de puerto. Si un buque no fuera puesto en esas condiciones, dentro de un plazo razonable después de haber recibido el aviso del capitán de puerto, el patrón de tal buque incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 62. Toda persona,—exceptuado el capitán de puerto,—que voluntariamente corte, rompa ó destruya la amarrazón de un barco estacionado en el puerto ó dock, ó próximo al muelle, incurrirá en multa (no superior á £ 5).

Art. 63. Tan pronto como el puerto ó dock se halle bastante adelantado para poder admitir buques en su interior, ninguno de éstos podrá ser anclado ó amarrado á la entrada del puerto ó dock, salvo con permiso del capitán de puerto; el patrón de buque que contraviniere á esta disposición, incurrirá en una multa (no superior á £ 5), y además en otra multa de 5 chelines por cada hora que haya dejado pasar del límite razonable de tiempo fijado por el capitán de puerto para remover su buque.

Art. 64. Siempre que la Compañía considere necesario,—con el fin de reparar, dragar ó limpiar el puerto, dock ó muelle,—que un buque estacionado en el puerto ó dock, ó junto al muelle, sea transportado á otro lugar, el patrón del buque está obligado,—antes de que pasen tres días después de haber recibido el aviso correspondiente firmado por el capitán de puerto,—á remover su buque, de acuerdo con dicho aviso; y en caso de no hacerlo incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 66. El patrón de un buque que entre en el puerto ó dock para desembarcar su carga, está en la obligación de efectuar ese trabajo tan

pronto como sea razonablemente posible; y á remover su buque sin pérdida de tiempo luego de concluída la descarga, trasportándolo á aquella parte del puerto ó dock que se destina á los buques descargados. Para este efecto, el capitán de puerto dispondrá que una parte del puerto ó dock se reserve para ese fin. Si el patrón de un buque dejara pasar más de 24 horas, después de recibir el aviso escrito del respectivo capitán de puerto, sin cumplir con esta disposición, incurrirá en multa (no superior á £ 10); y el capitán de puerto podrá hacer remover dicho buque á costa de su patrón, que pagará á la Compañía el importe de este trabajo.

Art. 68. No se permitirá el estacionamiento de mercancías sobre los quais ó muelles, ó cerca de éstos, por más tiempo que el fijado en los reglamentos de la Compañía; y si las mercancías quedaran así estacionadas sin el consentimiento de la Compañía, el capitán de puerto, ó cualquiera persona nombrada por aquélla, podrá trasportarlas á un sitio cualquiera de las propiedades de la Compañía, ó á otro sitio conveniente, y conservarlas hasta que se reembolse á esta última de los gastos de la remoción y cuidado de las mercancías. Si estos gastos no fueren pagados dentro de los siete días después de su reclamación al propietario, ó si éste no pudiere ser hallado, el capitán de puerto está autorizado para vender las mercancías y pagar los gastos mencionados con el producto de la venta, devolviendo el excedente eventual al propietario cuando éste lo pida.

Art. 71. Todo aquel que cometa uno de los actos enumerados en seguida, se hará culpable de una falta é incurrirá por cada falta en una multa (no superior á £ 10):

1.—Hervir ó calentar pez, brea, resina, trementina, aceite ú otra substancia combustible, en un buque estacionado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle, ó en cualquier lugar dentro de los límites del puerto, dock ó muelle, salvo en los sitios y del modo que determine la Compañía;

2.—Tener encendidos fuego, bujías ó lámparas en cualquier buque dentro del puerto ó dock ó cerca del muelle, excepto con permiso del capitán de puerto.

3.—Tener encendido fuego, bujías ó lámparas dentro de los docks y de las obras anexas á los docks, con excepción de las horas y modo que determinen los reglamentos de la Compañía.

4.—Traer sobre los quais ú obras anexas al puerto ó dock, ó sobre el muelle, armas de fuego cargadas, ó permitir que las haya á bordo de un buque estacionado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle.

5.—Traer ó depositar, sin autorización de la Compañía, pólvora sobre los quais ó las obras anexas al puerto ó dock, ó sobre el

muelle, ó en un buque estacionado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle.

Art. 72. El capitán de puerto podrá entrar en cualquier buque estacionado en el puerto ó dock, ó cerca del muelle, y practicar en dicho buque un registro, con el fin de cerciorarse de si hay en él fuegos ó luces encendidas, contrariamente á las prescripciones de esta ley, y podrá en tal caso apagar dichos fuegos ó luces. Todo el que pretenda impedir al capitán de puerto cumplir con este deber, incurrirá en multa (no superior á £ 10).

Art. 73. Quienquiera que arroje lastre, tierra, cenizas, piedras, etc., en el puerto ó dock, incurrirá en multa (no superior á £ 5)....

Art. 74. De todo perjuicio causado por un buque ó armadía,—ó por cualquier persona empleada en ellos,—al puerto, dock ó muelle, ó á los quais y obras anexas, responderá el propietario á la Compañía; y el patrón ó encargado del buque ó armadía, que por acto voluntario ó por negligencia, hubiere causado tales perjuicios, es también responsable de éstos. La Compañía podrá apoderarse de ese buque ó armadía y conservarlos hasta obtener la seguridad suficiente del pago de los perjuicios. Entiéndese, sin embargo, que la responsabilidad por tales perjuicios no llegaría al propietario de un buque que se hallase,—cuando ellos se produjeran,—á cargo de un piloto patentado.

27 & 28 Vic., cap. clxxiii.

Artículo 100. El capitán de dock tendrá plena autoridad para ordenar que los buques de cualquier clase que entren en los docks, dársenas, balsas de esclusa, canales y entradas de la Compañía, sean desmantelados de la manera que considere más segura para los buques mismos que entran y para evitar averías y perjuicios á los otros buques ó á los docks y obras anexas; y para ordenar que dichos buques tengan en su bodega la cantidad de lastre ó peso muerto que considere necesaria. No se permitirá á ningún buque la entrada á los docks, dársenas, balsas de esclusa, canales y entradas, á menos de haber sido desmantelado en la forma indicada; ni se permitirá á ningún buque efectuar la descarga ó continuarla, si no tiene á bordo ó en su bodega la cantidad de lastre ó peso muerto necesaria, á juicio del capitán de dock, para que dicho buque no corra peligro por falta de peso. El capitán de dock tendrá también plena autoridad para ordenar que todos los mástiles, vergas, bauprés y demás piezas movibles del buque sean colocadas y aseguradas en la forma que convenga; así como para ordenar que se tengan listos los cables y cordajes necesarios para sujetar el buque á los postes y anillas de amarre, boyas y duques-de-alba; y en fin para regularizar el equipo, aparejos y

modo de carga de los buques de cualquier clase que se hallen en los docks, dársenas, balsas de esclusa, canales ó entradas.

Art. 101. Cuando el capitán de dock considere que el aparejo, modo de carga ó equipo de un buque cualquiera, es tal ó se hace en tal forma que pueda comprometer la seguridad de éste ó de otros que se hallen ó entren en los docks, dársenas, balsas de esclusa, canales ó entradas, ó perjudicar á los docks y anexos, dará aviso al patrón ó encargado del buque para que altere convenientemente dicho aparejo, carga ó equipo. Si el patrón no obedeciera á este aviso, ó si no hubiera á bordo del buque patrón ó persona que lo reemplace, el patrón ó propietario del buque incurrirá en una multa (no superior á £ 5), y será, además, responsable de todo perjuicio causado de ese modo á cualquier otro buque ó á la Compañía.

Art. 102. Después de transcurridas 24 horas de la entrada de una lancha ó bote, ó embarcación semejante, á cualquier dock, dársena, balsa de esclusa, etc., de la Compañía, podrá el capitán de dock ó su asistente exigir por aviso escrito la remoción de aquella embarcación fuera de los docks y anexos; y si á las 12 horas de la entrega de ese aviso, la embarcación no ha sido removida, su propietario incurrirá en una multa (no superior á 40 chelines), más otra multa de 20 chelines por cada período de 24 horas del tiempo transcurrido desde las 24 horas de recibido el aviso hasta que se haya efectuado la remoción; y en cualquier momento después de transcurrir 24 horas á contar de la entrega del aviso, aquel funcionario podrá hacer remover la embarcación fuera de los docks y anexos, y dejarla seguramente amarrada; debiendo el patrón ó propietario de la embarcación pagar á la Compañía los gastos que se ocasionen.

Art. 103. Si el propietario de una cantidad cualquiera de brea, pez, resina, cáñamo, lino, aguardiente ú otro líquido espirituoso, trementina, aceite, petróleo, leña, tojo, heno, paja, sebo, grasa ó cualquier materia combustible, permite que ella quede sobre los quais y muelles ó sobre la cubierta de un buque ó embarcación situada en cualquier parte de los docks, por más de dos horas después de recibida una orden escrita del capitán de dock para remover de allí dicha materia combustible, incurrirá el propietario en una multa (no superior á 40 chelines) por cada hora que demore en remover la materia combustible ó parte de ella después de transcurridas dos horas á contar del momento en que recibió la orden.

Art. 117. No se permitirán las operaciones de carga y descarga fuera de los quais, muelles y sitios de desembarco determinados por la Compañía con aprobación de la Administración de Aduanas. Las contravenciones á este artículo se castigarán con multa (no superior á £ 10).

Art. 120. El patrón, comandante ó contramaestre de un buque que

carga ó descarga en cualquiera de los docks ú obras anexas, ó la persona nombrada por uno de ellos ó por el propietario del buque, permanecerá á bordo mientras dure la operación de carga ó descarga, para dirigirla y prestar su ayuda cuando sea necesario. El patrón, comandante, contramaestre ó persona nombrada como se ha dicho antes, que no cumpla con su cometido en lo que se refiere á esta disposición, incurrirá en una multa (no superior á £ 5).

Art. 122. Ningún buque podrá quedarse en el río Támesis, amarrado á un poste de amarre, duque-de alba, boya ó embarcación de amarre pertenecientes á la Compañía, excepto aquellos que han de entrar á los docks, ó que hayan salido de ellos menos de una hora antes, ó que tengan permiso especial de alguno de los capitanes de dock de la Compañía; y el patrón, piloto ú otra persona encargada de un buque así amarrado estará en la obligación de removerlo dentro de una hora después de recibir la orden respectiva del capitán de dock ó sus asistentes; incurriendo si no lo hiciere en una multa no superior á 20 chelines, por cada hora de atraso en no cumplir la orden.

Art. 128. Para evitar accidentes en los docks, dársenas, almacenes y demás propiedades de la Compañía, toda persona que envíe á esos docks, almacenes, etc., vitriolo, agua fuerte, ú otros artículos ó mercancías de condición peligrosa, deberá marcar ó indicar distintamente su naturaleza en el exterior del cajón, casco, fardo ó envase que los contenga, ó dar el correspondiente aviso por escrito al superintendente de los docks ó almacenes de la Compañía, al tiempo de enviar aquellos artículos ó mercancías. Los que contravengan á esta disposición incurrirán en una multa (no superior á £ 20), y la Compañía podrá detener los artículos ó mercancías, hasta que dicha multa sea satisfecha.

Art. 129. La persona que la Compañía nombre como guarda de los portones y entradas de los docks, no permitirá que se saque de los mismos, ó de otras propiedades de la Compañía, artículo ó mercancía alguna sin que la persona bajo cuya custodia están, exhiba al guarda el pase correspondiente á esos artículos ó mercancías, firmado por el empleado competente.

Art. 141. La Compañía podrá detener en los docks y obras anexas cualquier buque con respecto al cual algún derecho, impuesto, alquiler ó gasto no haya sido satisfecho de acuerdo con esta ley, hasta que esa suma sea totalmente pagada.

---

1 & 2 Wm. IV, cap. lii.

Artículo 90. Las mercancías ó artículos que vengan á bordo de cualquier buque, lancha ó bote para uno de los docks, dársenas,

quais. muelles ó esclusas de la Compañía. deberán registrarse en la Administración de Aduanas. y la orden de desembarco entregarse al empleado de Aduana estacionado á bordo de tal buque. lancha ó bote. ó adscripto á los docks—antes de transcurrir siete días después de que la llegada de la embarcación haya sido conocida en la Aduana. Si esta disposición no se hubiere cumplido en el plazo indicado. la Compañía. ó uno de sus empleados nombrado con ese objeto. podrá hacer desembarcar y almacenar dichas mercancías ó artículos al día siguiente de expirar aquel plazo. siempre que este día no sea domingo ó de fiesta. El desembarco se efectuará en presencia de empleados de Aduana que tomarán nota de la especie. cantidad y calidad de las mercancías; y si éstas no fueran reexportadas, ó si los derechos de aduana correspondientes no fueran pagados antes de los seis meses del desembarco. la Administración de Aduanas podrá venderlas en todo ó en parte. para obtener el pago de los derechos mencionados. devolviendo al propietario ó consignatario, cuando lo reclame. el sobrante. si lo hubiere después de pagar según tarifa los derechos y los gastos que se deban á la Compañía.

Merchant Shipping Act. 1894.

Art. 493. 1) Si el propietario de mercancías importadas del extranjero al Reino Unido omitiera prestar declaración de las mismas ó desembarcarlas y hacerse cargo de ellas con la celeridad conveniente, en los plazos indicados á continuación, el armador podrá prestar dicha declaración y desembarcar las mercancías después de transcurridos esos plazos:

a) Si en el conocimiento. póliza de fletamento ó convenio, se expresa el plazo de la entrega.—en cualquier momento después de vencido este plazo.
b) En caso contrario.—en cualquier momento después de transcurridas 72 horas (excluyendo los domingos y días de fiesta), contadas desde que se anunció el buque.

2) Si el armador desembarca las mercancías de acuerdo con este artículo. deberá colocarlas ó hacerlas colocar en los puntos que se indican á continuación:

a) Si en el conocimiento. póliza de fletamento ó convenio, se menciona especialmente un muelle ó almacén donde deban colocarse las mercancías y éstas pueden ser colocadas allí convenientemente.—en ese muelle ó almacén.

b) En caso contrario, en alguno de los muelles ó almacenes donde las mercancías de naturaleza semejante son por lo general colocadas y,—si las mercancías fueran de las sujetas al pago de derechos de aduana,—en muelle ó almacén debidamente aceptado por la Administración de Aduanas para el desembarco y colocación de tales mercancías.

3) Si en cualquier tiempo, antes de que las mercancías hayan sido desembarcadas, su propietario se ofrece á desembarcarlas y recibirlas, le será permitido hacerlo, y su declaración será entonces preferida á la que pueda haber prestado ya el armador.

4) Si algunas mercancías hubieran sido desembarcadas en el muelle donde el buque efectúa su descarga, con el objeto de clasificarlas, y el propietario de ellas hubiera prestado ya, al tiempo del desembarco, la declaración correspondiente y estuviera dispuesto á recibirlas y transportarlas á otro muelle ó almacén, las mercancías serán clasificadas y entregadas al propietario, á su pedido, 24 horas después de terminada la clasificación; corriendo los gastos del desembarco y clasificación por cuenta del armador.

5) Si en cualquier tiempo, antes que las mercancías sean desembarcadas, el propietario las ha declarado para su desembarco y almacenaje en un muelle ó almacén particular y distinto de aquel en que el buque efectúa la descarga, ofreciéndose á recibirlas él mismo, y el armador no se las ha entregado y ha omitido además, en el momento de aquella oferta, indicarle el plazo en el cual las mercancías pueden ser entregadas; el armador, antes de desembarcarlas,—de acuerdo con este artículo,—dará aviso escrito y con 24 horas de anticipación al propietario de las mercancías ó del muelle ó almacén mencionados, de que está pronto á entregarlas; y correrá con todos los riesgos y gastos que resulten, si las desembarcase sin cumplir con este requisito.

Art. 494. Si mientras se desembarca una mercancía y se la coloca bajo la custodia de un concesionario de muelle ó almacén (*wharfinger* ó *warehouseman*), el armador da aviso por escrito al concesionario de que las mercancías deben quedar sujetas á un derecho de retención (*lien*) á favor del primero, por flete ú otros gastos, hasta una suma que debe mencionarse en el aviso, las mercancías así desembarcadas continuarán, después de haber pasado á manos del concesionario de muelle ó almacén, sujetas al mismo derecho de retención por la suma indicada; y el concesionario de muelle ó almacén que reciba tales mercancías, las retendrá hasta que el importe del derecho se haya pagado en la forma que se expresa más abajo, debiendo, si así no lo hiciere, indemnizar al armador de la pérdida que pudiere ocasionarle con ello.

Art. 495. El derecho de retención antedicho, por flete y otros gastos, se chancelará:

1. Mediante presentación al concesionario del muelle ó almacén, del recibo por la suma reclamada, con entrega de una copia del mismo recibo, ó de un documento de cesión ó abandono del importe del flete por parte del armador.
2. Mediante depósito por el propietario de las mercancías, en manos del concesionario del muelle ó almacén, de una suma igual al total reclamado por el armador en la forma que antes se ha dicho; pero en este caso, el importe del derecho de retención será chancelado sin perjuicio de otros medios legales que pueda tener el armador para cobrar su flete.

Art. 496. 1. Cuando el antedicho depósito se haya efectuado, el depositante podrá, antes de transcurridos quince días, dar aviso escrito al concesionario de muelle ó almacén para que retenga aquel depósito, expresando en el aviso la suma que reconoce deberse pagar al armador, ó declarando que no reconoce que se deba pagar nada á éste; pero si dicho concesionario no recibiera tal aviso antes de expirar el referido plazo, pagará al armador la suma depositada.

2. Al recibir un aviso de la forma antedicha, el concesionario del muelle ó almacén lo comunicará al armador y le pagará, de la suma depositada, la parte que en el aviso se reconociera debida realmente (si la hubiere), y retendrá el saldo, ó el total si la deuda fué totalmente negada, por treinta días desde la fecha del aviso.

3. Al expirar este plazo de treinta días, el concesionario entregará al propietario de las mercancías, la suma depositada ó su saldo,—á menos que entretanto el armador hubiera iniciado procedimientos legales contra aquel propietario para el cobro de dicho saldo ó de dicha suma, ó en general para el esclarecimiento de cualquier diferencia surgida entre ellos respecto al flete y otros gastos como se dijo antes, y el concesionario hubiera recibido aviso escrito de tales procedimientos.

4) El concesionario del muelle ó almacén quedará libre de toda responsabilidad por los pagos que efectúe de acuerdo con este artículo

Art. 497. 1. Si el importe del derecho de retención no fuere pagado, ni se hubiere hecho ningún depósito en la forma que antes se indicó, el concesionario del muelle ó almacén podrá (y si el armador se lo exige, deberá) vender en pública subasta,—ya sea para el consumo en el interior ó para la exportación,—las mercancías ó la parte de ellas necesaria para sufragar los gastos más abajo expresados. Esa venta se realizará al expirar el plazo de noventa días contados desde

que las mercancías fueron colocadas bajo custodia del concesionario del muelle ó almacén, ó antes de vencerse ese plazo,—y en el momento en que aquel concesionario lo juzgue razonable,—si las mercancías fueran de tal naturaleza que pudieran deteriorarse en menos tiempo.

2) Antes de efectuar la venta, el concesionario del muelle ó almacén publicará el anuncio correspondiente en dos periódicos locales ó en un diario de Londres y en un periódico local, y además, si la dirección del propietario de las mercancías ha sido indicada en el manifiesto de carga ó en otros documentos en su poder ó llega á su conocimiento por cualquier otro medio, le mandará aviso por correo.

3) El título de un comprador de buena fe de las mercancías mencionadas, no perderá valor por el hecho de haberse omitido el aviso de la referencia, ni estará obligado el comprador á averiguar si el aviso fué remitido ó no.

Art. 498. El concesionario del muelle ó almacén aplicará el producto de la venta á los siguientes objetos, en el orden en que se enumeran:

1) Al pago de los derechos de aduana ó sisa que correspondan, —si las mercancías se venden para uso ó consumo en el interior.
2) Al pago de los gastos ocasionados por la venta.
3) Al pago de las cuentas del concesionario del muelle ó almacén, y del armador, de acuerdo con las condiciones de prioridad que se hubieren establecido en el convenio entre ambos (si tal convenio se concertó) ó, si no hubo tal convenio: *a*) al pago de alquileres, derechos y otras cuentas á favor del concesionario del muelle ó almacén; y *b*) al pago de la suma reclamada por el armador, por flete y otras cuentas relativas á dichas mercancías.

El excedente, si lo hubiere, se entregará á los propietarios de las mercancías.

Art. 499. Cuando las mercancías se coloquen bajo la custodia de un concesionario de muelle ó almacén, de acuerdo con esta ley, dicho concesionario tendrá derecho á cobrar alquiler; podrá además hacer, á costa del propietario de las mercancías, todo lo que razonablemente crea necesario para la conveniente custodia y conservación de las mismas, y gozará del derecho de retención sobre ellas por el importe del alquiler y gastos.

Art 500 La presente ley no obliga á ningún concesionario de muelle ó almacén á hacerse cargo de mercancías que él no hubiera tenido que recibir antes de promulgada esta ley; tampoco estará ese

concesionario obligado á cerciorarse de la validez de los derechos de retención que pudiere reclamar un armador, de acuerdo con esta ley.

Art. 501. Ninguna disposición de la presente ley podrá invocarse para suprimir ó disminuir poderes concedidos por cualquier ley local (*local act*) á cualquier autoridad portuaria, cuerpo colegiado ó persona particular, con el objeto de hacer expeditivo el desembarco de mercancías ó su entrega; ni para suprimir ó disminuir ningún derecho ó medio legal conferidos por cualquier ley local á armadores ó concesionarios de muelles ó almacenes.

IV.—REGLAMENTO PARA EL USO DE LOS DIQUES DE CARENA É INSTALACIONES ANEXAS

Diques de carena

En el «Royal Albert Dock» existen dos diques de carena de las siguientes dimensiones:

N.° 1.—Largo, 501 pies.
Ancho, entre bordes, 85 pies; al nivel del piso, 62 pies.
Ancho de la entrada, 66 pies 4 pulgadas, en aguas altas; 62 pies 9 pulgadas, arriba de la curva del *caisson*.
Umbral, 22 pies; piso, 2 pies 6 pulgadas, debajo del umbral.

N.° 2.—Largo, 408 pies 6 pulgadas.
Ancho entre bordes, 77 pies; al nivel del piso, 54 pies.
Ancho de la entrada, 64 pies 6 pulgadas, en aguas altas; 56 pies 6 pulgadas, arriba de la curva del *caisson*.
Umbral, 22 pies; piso, 2 pies 6 pulgadas, debajo del umbral.

En los Tilbury Docks existen cuatro diques de carena en grupos de á dos: dos de una profundidad de 32 pies, y dos de una profundidad de 27 pies, medida sobre los umbrales y en las mareas altas ordinarias. El ancho al nivel del piso es de 70 pies en los diques mayores, y de 60 pies en los menores. La longitud total de cada grupo de á dos, es de 875 pies. La división en cada grupo se establece por medio de *caissons* que pueden colocarse en diferentes posiciones, de modo que resulten dos diques de 550 y 300 pies, ó de 500 y 350 pies, ó de 450 y 400 pies.



Derechos

Los derechos incluyen: el transporte del buque desde su anclaje hasta el dique y vuelta, entrada al dique, colocación de los bloques, (1) apuntalamiento, salida del dique, vaciamiento de éste por una vez después de la entrada y desagotamiento ordinario mientras el buque permanece en el dique, y uso del dique por 24 horas después de la entrada.

Buques	de	1,000	tons.	á	1,500	tons. (tonelaje bruto)	£ 38
»	»	1,501	»	»	2,000	» » »	» 43
»	»	2,001	»	»	2,500	» » »	» 48
»	»	2,501	»	»	3,000	» » »	» 53
»	»	3,001	»	»	3,500	» » »	» 58
»	»	3,501	»	»	4,000	» » »	» 63
»	»	4,001	»	»	4,500	» » »	» 68
»	»	4,501	»	»	5,000	» » »	» 73
»	»	5,001	»	»	5,500	» » »	» 78
»	»	5,501	»	»	6,000	» » »	» 83

La escala seguirá aumentando de £ 5 por cada 500 toneladas adicionales ó fracción de 500 toneladas.

Como el trabajo en los domingos y días de fiesta sólo puede efectuarse por permiso especial, el gasto extra necesario se cargará adicionalmente por toda operación de entrada al dique ó salida de él, apuntalamiento, etc., efectuada en tales días.

El andamiaje, incluyendo el uso de todos los materiales, será facilitado por la Compañía al precio mínimo de 23 chelines por cien pies corridos de andamiaje armado y de andamiaje desarmado. También podrán obtenerse en los Tilbury Docks, andamios colgantes, á precios convencionales. Todo andamiaje ú otro material que resulte averiado por el buque, se cargará en cuenta.

Se convendrán especialmente los derechos y alquileres para buques de menos de 1,000 toneladas, para acorazados y buques que requieran especial adaptación de los bloques, y para buques cuya longitud obligue á usar un dique de más de 550 pies de largo.

---

(1) Se carga un derecho adicional por bloques especiales ó por alterar bloques para adaptarlos á los grandes buques.

Alquiler

	Tons.		Tons.		Por día £	s
Para buques de	1,000	á	2,000	(tonelaje bruto). . .	12	10
» » »	2,001	»	2,500	» » . . .	15	0
» » »	2,501	»	3,000	» » . . .	17	10
» » »	3,001	»	4,000	» » . . .	20	0
» » »	4,001	»	5,000	» » . . .	22	10
» » »	5,001	»	6,000	» » . . .	25	0

Esta escala aumentará en £ 2 10 s. por día, para cada 100 toneladas adicionales ó fracción de 100 toneladas.

El alquiler empezará á correr 24 horas después de colocado el buque en el dique, y se cargará un día de alquiler por cada período de 24 horas ó facción de ese período hasta que la salida del buque haya terminado.

No se cobrará alquiler por los domingos y días de fiesta salvo en el caso de haberse trabajado en esos días.

Buques averiados

Cuando sea posible contratar por más de ocho días en los diques de Tilbury la permanencia de un buque averiado, se rebajará el 25 °/° sobre el alquiler correspondiente á los días de permanencia después del octavo día.

Condiciones

1.—No se admitirá ningún buque en un dique de carena, si antes no se ha convenido y anotado en el registro del dique el momento en que entrará á éste y el tiempo que permanecerá en él. El armador debe firmar la anotación del registro, y su firma importará la aceptación por su parte de todas las condiciones y precios establecidos en el presente reglamento.

2.—Al hacer el pedido para el uso de un dique, se darán informes de cualquier detalle especial de construcción de la quilla ó fondo del buque, y de la carga que hubiere á bordo, en cuanto ello pueda obligar á adoptar disposiciones excepcionales para la colocación del buque en el dique. Si la Compañía recibe esos informes, tomará en lo posible las medidas de precaución correspondientes; pero no aceptará en ningún caso la responsabilidad de los perjuicios que sufriere ó causare el buque dentro del dique.

Si el armador de un buque solicitara, antes de la entrada de éste al dique, el cambio de los bloques, haciendo la indicación correspondiente al anotarse en el registro del dique la entrada del buque, la Compañía mandará preparar ó reemplazar los bloques y cajas necesarios, cuando sea posible, teniendo en vista las otras entradas anotadas, y siempre á costa del armador.

3.—El uso de los diques será concedido en el orden de prioridad de las solicitudes. El dique no será reservado para un buque que no haya podido entrar el dia que se fijó en la solicitud; pero el Superintendente tratará de admitirlo lo más pronto posible. No se anotará ningún buque en el registro, más de diez días antes del solicitado para su entrada en el dique.

4.—La Compañía se reserva el derecho de dar la prioridad en el uso de cualquier dique de carena, al buque de una compañía ó firma que ocupe frecuentemente embarcaderos ó desembarcaderos en los docks; se reserva también el derecho de no admitir buques cuyas reparaciones, etc., exijan una ocupación demasiado larga del dique.

5.—Los derechos cobrados por el uso de un dique no implican la ocupación exclusiva del mismo, si, en opinión del Superintendente, la Compañía puede aprovechar el resto del espacio del dique.

6.—Si después de ser colocado un buque en el dique, se descubren circunstancias que no habían sido previstas al formular el pedido para su admisión, ó á las cuales no pudieran hacer frente los trabajadores del dique, se dará aviso inmediatamente á la Compañía. Esta tratará entonces de adoptar las medidas que el caso requiera; pero si es posible evitar—haciendo salir el buque temporariamente del dique—la prolongada ocupación de éste, se hará así Los gastos extraordinarios, se cargarán en adición á la tarifa publicada.

7.—Todos los gastos correspondientes al uso de los diques de carena, deben pagarse á la Compañía antes de que el buque abandone los docks, y no se considerarán incluídos en ningún arreglo ni en la cuenta general de gastos de la Compañía con relación á los propietarios ó armadores del buque. No se admitirá en los diques ningún buque mientras esté por saldarse alguna cuenta por uso de los diques de la Compañía, relativa á cualquier buque perteneciente al mismo armador ó que tenga el mismo patrón, consignatario ó propietario-gerente.

8.—Mientras un buque se halle dentro de un dique de carena. su demolición no podrá efectuarse ni aun empezarse sin el permiso del Superintendente. La Compañía está autorizada para remover inmediatamente del dique todo buque con respecto al cual se haya violado esta disposición.

9.—Si un buque hubiera vuelto de arribada con averías, ó estuviera en situación tal que, á juicio del Superintendente, requiriese inme-

diata admisión á un dique, la Compañía podrá admitirlo en alguno de sus diques con prioridad á todos los otros buques.

10.—No se podrá barrenar un buque dentro de los diques, sin permiso especial escrito del Superintendente de los Docks.

11.—No se podrá aplicar fuego á los fondos de un buque ni fumigarlo, dentro de un dique de carena, sin permiso especial; y todos los gastos consiguientes, correrán por cuenta del buque. No se podrá hacer funcionar, ó ensayar, dentro de los diques, la maquinaria de un buque á vapor. Todo contraventor á esta disposición incurrirá en una multa de £ 5; el armador pagará además la indemnización de todo perjuicio ocasionado por esa contravención.

12.—Ningún buque que haya traído en tanques petróleo ú otro aceite semejante, ó cualquier flúido ó substancia inflamable, al puerto, podrá entrar en los diques de carena de la Compañía, sino bajo condiciones especiales que serán determinadas por la administración.

13.—La madera para bloques y puntales será suministrada por la Compañía, como sigue:—bloques: un juego para el largo del buque; puntales de costado: dos por cada quince pies de largo; puntales de carena: dos por cada treinta pies de largo.

14.—La Compañía no garante el buen estado y solidez de los materiales usados para bloques, puntales, andamios, etc.

15.—Todo el costo de antorchas, fuegos ó luces empleados de noche, lo pagará el buque.

16.—El uso de los tornos á vapor del buque, atendidos por la tripulación de éste, será permitido gratis á la Compañía cuando lo requiera. Los oficiales y tripulación del buque, prestarán su ayuda no sólo para el transporte del buque sino también para el trabajo de apuntalarlo y desapuntalarlo dentro del dique.

17.—Se prohibe bajo pena de una multa de hasta £ 5,—que cobrará la Compañía,—usar ó llevarse bloques, puntales, tablones ú otros objetos pertenecientes á ella, sin obtener antes el permiso correspondiente; y todo aquel que use ó se lleve un bloque, puntal, tablón ú otro objeto después de obtenido aquel permiso, deberá devolverlo y colocarlo en su lugar, cuando así se le exija.

18.—Incurrirá en una multa de hasta £ 5,—que cobrará la Compañía,—todo aquel que destruya ó deteriore ó arroje al agua bloques, puntales, tablones ú otros objetos pertenecientes á la Compañía, y también el que arroje desde arriba sobre los escalones y obra de hormigón, maderos ú objetos pesados, ó los pase del interior al exterior del dique ó viceversa sin utilizar la maquinaria existente para ese fin.

19.—No se permitirá la entrada á los diques á ningún tratante de artículos marítimos. Cuando un buque haya abandonado el dique, no se permitirá ya entrar á éste, para recoger objetos dejados en él, sino con permiso escrito de la Compañía.

20.—Nadie podrá depositar sobre los quais ó dentro del recinto de los diques de carena, balasto, escombros, tierra, cenizas, piedras ú otros materiales, sin el permiso escrito correspondiente. Por cada contravención á esta disposición, la persona en falta incurrirá en una multa de £ 2, y además se cargará al propietario del buque de donde se sacó, el costo de la remoción del material referido.

21.—Si un buque no entrara en el dique el día fijado, el propietario, el patrón ó la persona,—cualquiera que fuere,—firmante de la solicitud, pagará á la Compañía, á pedido de ésta, la suma que la Compañía hubiere exigido por tal razón, á menos que se demuestre á satisfacción de la Compañía que la causa de no haber entrado el buque el día fijado fué la violencia del mal tiempo ú otras circunstancias que, en su opinión, constituyan motivo suficiente para retirar ó rebajar el reclamo.

22.—Todo buque, al entrar al dique, debe estar en candela—sin dar á la banda;—la Compañía no será responsable de la avería ó demora que resulte de no entrar el buque en tales condiciones.

23.—Siempre que en un buque que esté dentro del dique se cambie de sitio el lastre, el carbón ó cualquier peso que pueda inclinarlo ó alterar su calado, se dará sin pérdida de tiempo aviso escrito al Inspector del dique.

24.—Si un buque causare directa ó indirectamente averías ó deterioros á los *caissons* ó á cualquier otra parte de los diques, el costo de la reparación se cargará al buque.

25.—Si un buque ha sido anotado para una fecha determinada y su armador considera necesario sustituir en lugar de ese buque otro de la misma clase, tendrá que obtener consentimiento de la Compañía, y si éste fuera otorgado, el primer buque deberá anotarse de nuevo en el libro de pedidos, ó tomar en éste la fecha correspondiente al buque que lo sustituye.

26.—La firma del armador, patrón, propietario-gerente, ó consignatario, puesta en el libro de pedidos, significará la aceptación de todas las condiciones expresadas en este Reglamento.

27.—La Compañía no responderá de ninguna pérdida, avería ó demora causada por huelgas ó coaliciones de empleados, ni de las consecuencias de las mismas.

DOCK HOUSE, 1.º DE JULIO DE 1902.

p. p. J. G. BROODBANK,
Secretario.

III. SECCIÓN: Tarifas de la «London & India Docks Company» (1)

Las Compañías de Docks pueden fijar y alterar sus tarifas como más les convenga dentro de los máximos legales, con la obligación solamente de darles publicidad y suministrarlas gratis á toda persona que tenga necesidad de utilizarlas. Las tarifas de la Compañía «London and India Docks» se dividen en cuatro series:

1. Tarifas de derechos y alquileres aplicables á los buques.
2. Tarifas de derechos y alquileres aplicables á las mercancías importadas.
3. Tarifas de derechos y alquileres aplicables á las mercancías exportadas.
4. Tarifas relativas á trabajos y servicios especiales.

Un rasgo general de estas tarifas es la profusión de casos especiales que consideran: su reproducción íntegra ocuparía un espacio excesivo, razón por la cual nos limitaremos á dar sólo algunos ejemplos que nos han parecido particularmente interesantes. Las tarifas que tenemos á la vista están contenidas en cuatro folletos:

1. Derechos sobre los buques (fecha 3 de noviembre de 1903).
2. Derechos sobre mercancías de importación (fecha 1.º de enero de 1902).
3. Derechos sobre mercancías de exportación (fecha 1.º de junio de 1902).
4. Derechos sobre vinos y espirituosos (fecha 1.º de julio de 1903).

Todas estas tarifas, y otras especiales que tendremos ocasión de citar y que se han publicado en forma de avisos en hoja suelta, se hallaban en vigencia el 1.º de marzo de 1904.

---

(1) Para los derechos generales de puerto, percibidos por la «Thames Conservancy», v. página 419; y para la tarifa de los diques de carena, el Reglamento que precede.

I. DERECHOS Y ALQUILERES APLICABLES Á LOS BUQUES

PRIMERA CLASE

	Derechos	Alquiler por ton. de tonelaje bruto y por semana.	
Buques cargados, procedentes de puertos fuera de Europa y de los mares Mediterráneo y Negro; y buques con carga de transbordo de tales puertos (con las *excepciones* más abajo indicadas) *por ton. de regis. neto.*	£ s. d. 0 1 6	s. d. 0 1	El alquiler empieza cuatro semanas después de la fecha de entrada.
Buques que cargan para puertos fuera de Europa y de los mares Mediterráneo y Negro *por ton. de registro neto.*	0 1 6	0 1	El alquiler empieza cuatro semanas después de la fecha de entrada.

NOTA.—*Los buques que hayan pagado los derechos de entrada antedichos, podrán también tomar carga sin pagar otros derechos; pero se aplicarán derechos adicionales de 3 d. por tonelada de registro neto á todo buque que, habiendo descargado su cargamento ó parte de él, siga viaje hacia otro puerto para dejar ó tomar carga, y vuelva á los docks á tomar todo su cargamento completo ó parte de él.*

Cuando un buque, al cual se impuso el derecho antes mencionado, de 1 s. 6 d. por tonelada, entre de nuevo para estacionarse, sufrir reparaciones ó tomar lastre, se le impondrá un derecho adicional de 3 d. por tonelada de registro neto, con tal que el buque no descargue ninguna parte de su cargamento. Si el buque descargara, ó descargara y cargara, pagará los derechos de costumbre, de acuerdo con el puerto de destino.

SEGUNDA CLASE

	Derechos	Alquiler por ton. de tonelaje bruto y por semana.	
Buques cargados (con cualquier cargamento que no sea madera ni hielo), procedentes de puertos europeos ó puertos sobre los mares Mediterráneo ó Negro (con las *excepciones* más abajo indicadas) *por ton. de regist. neto.*	£ s. d. 0 0 9	s. d. 0 1	El alquiler empieza dos semanas después de la entrada.
Buques que cargan para puertos europeos ó del Mediterráneo ó del Mar Negro (con las *excepciones* más abajo indicadas) *por ton. de regist. neto.*	0 0 9	0 1	El alquiler empieza dos semanas después de la entrada.

NOTA.—*Los buques que hayan pagado los derechos de entrada antedichos, podrán también tomar carga para puertos de la misma clase, sin pagar nuevos derechos. Cuando un buque al cual se le aplicaron los derechos antes mencionados, de 9 d. por tonelada, vuelva á entrar para estacionarse, sufrir reparaciones ó tomar lastre, se le aplicarán derechos adicionales de 3 d. por tonelada de registro neto, con tal que el buque no haga operación ninguna de carga. Si el buque descargara, ó descargara y cargara, se le aplicarán los derechos de costumbre, de acuerdo con el puerto de destino.*

TERCERA CLASE

LANCHAS (*Lighters*).

Derechos de dock . . . . 6 *d.* por tonelada de registro
Derechos de permanencia por semana. 2 *d.* » » » »

Cuando una lancha esté sujeta al pago de los derechos de dock (6 d. por tonelada de registro), los derechos de permanencia sólo empezarán á computarse después de la primera semana contada desde el día en que le fueron aplicables los derechos de dock.

NOTA.—*Los derechos anteriores sufren ciertas exenciones legales.*

CUARTA CLASE

	Derechos	Alquiler por ton. bruta y por semana.	
	£ s. d.	s. d.	
BUQUES QUE ENTRAN EN EL DOCK SIN CARGA, PARA ESTACIONARSE, SUFRIR REPARACIONES, ARREGLAR SUS MÁQUINAS Ó AJUSTAR SUS BRÚJULAS.			
BUQUES Á VAPOR, DE HÉLICE, Y BUQUES Á VELA, *por ton.* (*tonelaje bruto*)	0 0 3	0 1	El alquiler empieza desde el día de entrada.
BUQUES Á VAPOR, DE RUEDAS, *por ton.* (*tonelaje bruto*)	0 0 4	0 2	El alquiler empieza desde el día de entrada.
ADICIONAL POR USO DE BOYA DE AJUSTE, *por ton.* (*tonelaje bruto*)	0 0 1		
EXCEPCIONES			
BUQUES CARGADOS DE MADERA, *por ton. de registro neto*	0 1 6	0 1	El alquiler empieza cuatro semanas después de la entrada.

Los buques con madera bajo escotillas, en cantidad inferior á un décimo de la carga total, ó con carga de madera sobre cubierta solamente, no se considerarán como «buques cargados de madera».

Los buques de la SEGUNDA CLASE *que lleven más del décimo de su carga en madera, bajo escotilla, pagarán el derecho de 1 s. 6 d. por tonelada, en la misma proporción con el registro neto que la que haya entre la cantidad de madera (bajo escotillas ó sobre cubierta) y la cantidad total de carga; y los derechos de 9 d. por tonelada se aplicarán al resto del tonelaje de registro neto.*

BUQUES de la PRIMERA CLASE que entran á CARGAR Ó Á DESCARGAR (ó á ambas cosas) *parte* de su carga; con procedencia de puertos fuera de Euro-

	Derechos	Alquiler por ton. de registro bruto y por semana.	
	£ s. d.	s. d.	
pa y mares Mediterráneo y Negro ó con destino á ellos. *por tonelada de registro neto*	0 0 3	0 1	El alquiler empieza una semana después del día de entrada.
Adicional sobre mercaderías movidas . . . . *por ton.* .	0 1 3		

Este arancel se aplica solamente:

a) A los buques que han descargado parte de su carga en algún otro puerto europeo, antes de entrar al dock, ó que descargan sólo una parte de su carga en el dock y salen de éste para descargar la restante en algún puerto europeo.

b) A los buques que entran en el dock para completar su cargamento, habiendo ya sido cargados parcialmente en otro puerto europeo, ó que entran en el dock para cargar parte de su cargamento y salen á completar éste en algún otro puerto europeo.

LA APLICACIÓN DE LAS TARIFAS ANTERIORES NO SERÁ MÁS DESFAVORABLE QUE LAS QUE CORRESPONDAN PARA UN BUQUE DE LA MISMA CLASE Á LA CARGA Ó DESCARGA (Ó Á AMBAS) COMPLETAS.

	Derechos	Alquiler	
BUQUES Á VAPOR PROCEDENTES DE ITALIA, MOGADOR Ó MADEIRA, que descargan en el dock pero que no toman carga. *por ton. de regist. neto.*	0 0 4	0 1	El alquiler empieza una semana después de la entrada.

	Derechos	Alquiler por ton. de tonelaje bruto y por semana.	
	£ s. d.	s. d.	
BUQUES que descargan en el dock, y toman carga para uno de los puertos mencionados *por ton. de regist. neto.*	0 0 8	0 1	El alquiler empieza dos semanas después de la entrada.
BUQUES Á VAPOR que cargan para ITALIA, MOGADOR ó MADEIRA. *por ton. de regist. neto.*	0 0 4	0 1	El alquiler empieza dos semanas después de la entrada.
BUQUES cargados con hielo, que entran en el dock para descargar. *por ton. de regist. neto .*	0 0 9	0 1	El alquiler empieza cuatro semanas después de la entrada.

. . . .

. . . .

II.— DERECHOS Y ALQUILERES APLICABLES Á LAS MERCANCÍAS IMPORTADAS

A.—REGLAMENTACIÓN REFERENTE Á LAS MERCANCÍAS IMPORTADAS

ANOTACIÓN DE LAS MERCANCÍAS EN LA ADUANA.—Para evitar, pérdidas de tiempo en desembarcar las mercancías, sacar muestras de ellas, etc., los consignatarios deberán anotarlas en la Aduana, tan pronto como el buque sea avistado y siempre que se trate de mercancías que deban almacenarse por la Compañía de Docks.

Cuando se ordene la anotación de las mercancías para ser almacenadas en otro dock, ó cuando se ordene su remoción á otro dock, con el mismo objeto, ó, en fin, cuando la Compañía no pueda almacenar las mercancías donde el buque las descarga, se cobrará por: «Uso de Quai en el Dock de descarga» de 2 á 3 chelines por tonelada, según la naturaleza de las mercancías (además de los derechos pagados en el dock donde se almacenen), SALVO CUANDO LAS ÓRDENES HAYAN SIDO REGISTRADAS EN EL DOCK DONDE EL BUQUE DESCARGA, ANTES QUE LAS MERCANCÍAS SEAN DESCARGADAS, DE MODO QUE LA COMPAÑÍA PUEDA HACERLAS PASAR DIRECTAMENTE DEL BUQUE Á LAS LANCHAS.

En caso de que la Compañía se haya hecho cargo de algunas mercancías ó las haya almacenado en el dock donde el buque descarga, y posteriormente reciba la orden de removerlas á otro dock también de la Compañía, para ser almacenadas en él, los gastos de desembarco y el alquiler hasta el día de la remoción, según tarifa, así como cualquier trabajo efectuado con las mercancías, serán cargados por cuenta del dock donde estuvieron primero depositadas, en adición á todos los gastos correspondientes al dock á donde fueron posteriormente llevadas.

Lanchaje ó gastos de remoción, se cobrarán adicionalmente, en caso de que los derechos sobre las mercancías no bastaran para cubrir el gasto.

Conocimientos.—Deberán exhibirse en los siguientes casos:

- Mercancías anotadas por la Compañía de Docks;
- Mercancías procedentes de puertos ó mercados al Este del Cabo de Buena Esperanza;
- Mercancías procedentes de las Indias Occidentales ó de los Estados Unidos de Norte América, á menos que el patrón del buque importador, ó el representante del armador, consienta en la entrega á los consignatarios que se expresen en el manifiesto;
- También deberán exhibirse para otras mercancías y en otros casos, si la Compañía cree que ello sea necesario para probar la propiedad.

El endoso de los conocimientos deberá realizarse con toda regularidad, pues los empleados de los docks no pueden admitir un conocimiento en el cual el derecho, desde el consignatario hasta el poseedor, no se deduzca por una cadena completa y correcta de endosos.

Cada conocimiento debe ser *especialmente* endosado, expresando claramente la persona á cuya orden las mercancías deban entregarse.

En todos los casos de informalidad en un conocimiento, por falta de endoso, etc., así como en caso de extravío del conocimiento, habrá que ocurrir por escrito al Secretario de la Compañía, precisando todas las circunstancias *é incluyendo documentos que acrediten el derecho á las mercancías*. En todos esos casos, el solicitante debe comprometerse á indemnizar á la Compañía de todo perjuicio.

Ordenes para la entrega ó traspaso de mercancías.—Las órdenes registradas,—para la entrega ó traspaso de mercancías,—antes de que éstas hayan sido desembarcadas, se recibirán y conservarán para comodidad de las personas que las presenten; pero tales órdenes no tendrán, en cuanto concierne á la Compañía, ningún valor ni efecto. (Véase artículos 28 y siguientes del Reglamento de la Compañía, página 445.)

Warrants.—(Véase artículos 30 y siguientes del Reglamento de la Compañía, página 445). Los primeros warrants se emiten libres de derechos (con excepción de la estampilla legal); pero los warrants ó transferencias subsiguientes y los *prime warrants* pagarán los siguientes, además de la estampilla:

Por cada warrant ó trasferencia relativa á:

		s.	d.	
1 á 3	bultos, indicados separadamente	0	2	Cuando sólo el total se indica, en un renglón del warrant, el derecho será de 3 d. por cada warrant (además de la estampilla).
4 » 6	» » »	0	4	
7 » 10	» » »	0	6	
11 » 20	» » »	0	9	
21 » 30	» » »	1	0	
31 » 40	» » »	1	3	
41 ó más	» » »	1	6	
Mercancías en masa, menos de 3 toneladas		0	6	
» » » » » 6 »		1	0	
» » » 6 toneladas ó más		1	6	
Por cada nuevo cheque concedido		0	3	
«Prime Warrant», cada uno		2	0	

El contenido de un *warrant* puede dividirse en otros por cantidades menores, *al gusto del tenedor del warrant.*

Si se requiere más de un warrant para una pila de mercancías en masa, éstas se reapilarán, de acuerdo con el tenor de cada warrant, y el gasto de esta operación habrá de ser pagado antes de que se emitan los nuevos warrants.

Las órdenes suscriptas por comerciantes para entrega ó transferencia, pueden cambiarse por warrants en la Administración de la Compañía, presentando y registrando las respectivas instrucciones escritas.

Si se quiere hacer pesar de nuevo mercancías para las cuales se ha emitido un warrant, éste debe depositarse previamente en manos de la Compañía, con el fin de que se inscriba en él el resultado de la nueva pesada. Si se desea introducir una alteración cualquiera en el embalaje de tales mercancías, también deberá entregarse á la Compañía el warrant correspondiente, y podrá obtenerse uno nuevo con la descripción correcta de las mercancías.

En caso de pérdida de warrants, se publicará en los periódicos que indique la Compañía un aviso con la descripción de los warrants perdidos; una semana después de la publicación de este aviso, y previa indemnización á la Compañía, las mercancías podrán retirarse. Pero si la entrega de las mercancías fuera urgente, ella podrá obte-

nerse inmediatamente, depositando su valor según tasación. En ningún caso se emitirán duplicados de warrants.

NOTAS DE PESADA CORRESPONDIENTES Á LOS WARRANTS.—Se emitirán, á pedido del propietario de las mercancías, á razón de 2 1/2 d cada nota.

FORMULARIOS DE AUTORIZACIÓN PARA FIRMAR ÓRDENES, ETC., PARA USO DE COMERCIANTES Ó CORREDORES.—Pueden obtenerse en la Administración. Los corredores que posean autorizaciones generales escritas, firmadas por comerciantes, para inspeccionar mercancías ó sacar muestras, deben exhibirlas á la Compañía con el fin de ser registradas.

ÓRDENES PARA INSPECCIONAR Y SACAR MUESTRAS.—Serán firmadas por los propietarios de las mercancías; cuando se hayan emitido warrants, los números de éstos deberán indicarse en las órdenes. No se sacarán muestras para la venta hasta que las mercancías hayan sido *preparadas* (véase el párrafo siguiente), salvo orden contraria del propietario.

PREPARACIÓN DE LAS MERCANCÍAS PARA LA VENTA.—La preparación usual de todas las mercancías, empezará inmediatamente después de habérselas desembarcado; á menos que el propietario ó consignatario ordenen otra cosa.

Las mercancías retiradas de la venta, después de haber sido expuestas, pagarán otra vez el derecho correspondiente, si se desea exponerlas de nuevo.

MERMAS, ETC.—Respecto á mercancías que no sean vinos ó espirituosos, la Compañía no responderá de pérdidas ó mermas que puedan explicarse por causas naturales, deterioros producidos por animales dañinos, etc.; y no responderá de ninguna pérdida ó merma que sufran cualesquiera mercancías (vinos y espirituosos inclusive), si la importancia de esas pérdidas ó mermas no ha sido comprobada de acuerdo, entre el interesado y la Compañía, antes de salir las mercancías del territorio de ésta.

CASCOS VACÍOS.—(Véase artículo 39 del Reglamento de la Compañía, pág. 447).

ÓRDENES PARA TRABAJOS EXTRAORDINARIOS.—El costo de cualquier trabajo no comprendido en los aranceles ó tarifas, se determinará teniendo en cuenta el costo de la mano de obra y de los materiales, y las circunstancias de cada caso.

CUENTAS DE DEPÓSITO.—Pueden abrirse en los libros de la Compañía, para facilitar las operaciones de los comerciantes; *pero tales cuentas deberán siempre arrojar un saldo á favor del comerciante.*

OBRA DE MANO EN LOS DOCKS.—Sólo personas del servicio de la Compañía podrán ocuparse en trabajos dentro de los docks ó de los edificios de la misma, ya sea á bordo de un buque ó lancha, ó

en tierra; á no ser que mediare permiso de un empleado autorizado por la Compañía. Se admiten, sin embargo, las siguientes excepciones:

a) Personas empleadas por los armadores en la descarga.
b) Estibadores y sus peones, empleados en estibar las mercancías para la exportación.
c) Lancheros y carreros, ocupados en entregar ó recibir mercancías, y lancheros á bordo de su embarcación.
d) Peones empleados en remover, amarrar ó aparejar buques.

MERCANCÍAS TRASBORDADAS. — La Compañía no asume ninguna responsabilidad con relación á tales mercancías.

B. EXPLICACIÓN DE LAS TARIFAS DE IMPORTACIÓN

DERECHO DE DESEMBARCO.— Se cobra sobre el peso bruto é incluye: 1.º el desembarco ó la recepción en tierra, el muellaje, la pesada bruta ó el arqueo (si no se pide otra cosa) y la colocación en almacenes ó el apilamiento en los quais, ó la operación de cargar las mercancías de los quais á los carros; 2.º los warrants originales y las notas de pesada ó arqueo.

Excepto en los casos especialmente previstos en las tarifas se concederán á los importadores tres días de trabajo contados desde que la Oficina pública de Impuestos haya verificado la pesada y arqueo de los artículos de igual marca ó de la misma partida, para remover por vía terrestre dichos artículos del quai donde el buque efectúa la descarga, sin cobrar más que el derecho de desembarco, *á condición de que se dé aviso por escrito de la remoción proyectada, antes del desembarco de los artículos; á falta de ese aviso, los artículos serán llevados inmediatamente al almacén y apilados*, aplicándoseles los derechos completos.

Los artículos que sean llevados por agua desde la escalera de desembarco, estarán sujetos además al derecho de «*embarco*», igual á un tercio del derecho de «*entrega para transporte por agua*».

Si al expirar el plazo indicado antes, el almacenamiento de los artículos fuera impedido por cualquier informalidad ó demora de los propietarios, ó á solicitud de los mismos, se les aplicará á tales artículos los derechos completos de desembarco ó entrega y de alquiler.

El alquiler aplicable á los artículos sujetos á este derecho corre desde la fecha en que el buque importador rompe cargamento ó desde el primer desembarco por lancha.

DERECHO CONSOLIDADO.—Se impone sobre el peso bruto y se aplica á todos los artículos mencionados en las tarifas. El derecho in-

cluye el desembarco ó recepción por tierra, el muellaje, la pesada ó el arqueo, el trabajo ordinario de tonelero ó embalador para las reparaciones previas al almacenaje, la colocación en almacén ó el apilamiento, la anotación de los pesos y arqueos de desembarco, warrants originales, alquiler por seis semanas á partir de la fecha en que el buque rompió cargamento ó en que se hizo el primer desembarco por lancha ó la primera recepción para transporte por tierra, la pesada para la entrega efectiva (si se solicita), la entrega para transporte por tierra ó por agua, y todos los servicios adicionales enumerados en las tarifas.

NOTA.—Hay derechos consolidados especiales para ciertos artículos, como ser: dátiles, higos, pasas, azúcar, madera, lana.

DERECHOS DE ADMINISTRACIÓN («MANAGEMENT RATE»), DE DESEMBARCO Y ENTREGA, DE DESEMBARCO Y COLOCACIÓN EN ALMACÉN Y DE QUAI.—Han sido previstos para ciertos artículos, y se hallan indicados y definidos detalladamente en las tarifas.

DERECHOS SOBRE ARTÍCULOS NO ESPECIFICADOS.—En todos los casos en que los derechos sobre algún artículo no se hallen en las tarifas impresas, habrá que ocurrir á la Administración de los docks *antes* de desembarcar tales artículos. Si este requisito hubiere sido omitido, los derechos que se aplicarán son los indicados al final de las tarifas de importación con el título: DERECHOS APLICABLES Á LOS ARTÍCULOS NO ESPECIFICADOS.

ARTÍCULOS DESTINADOS Á ENTREGA INMEDIATA DESDE EL BUQUE, Ó ARTÍCULOS DE TRASBORDO.—Para estos artículos se puede obtener la fijación de derechos especiales de muellaje y quai, solicitándolo de la Administración de los docks.

C. REGLAS GENERALES

El ALQUILER sobre las mercancías, empieza el día en que el buque importador rompe cargamento, ó, en el caso de artículos entrados por lancha ó por tierra, desde que se reciba la primera porción de los artículos. Cuando el alquiler es por peso, se considerará el peso bruto.

La fracción de semana se computará como una semana completa, para el cobro del alquiler. Cuando el alquiler se cuenta desde el primer desembarco, el día en que éste ocurrió se computa como un día; pero cuando el alquiler se cuenta desde el último día del desembarco ó pesada, ese día no se computa.

El TRABAJO DE TONELERO Ó EMBALADOR, pagado por el importador, se limita á lo necesario para poner los artículos en condición segura para su almacenaje en Londres ó su expedición dentro de la ciudad.

Si se requiriera un trabajo adicional de esta clase, el interesado deberá dar la orden respectiva, y se cobrará separadamente el trabajo hecho en virtud de esa orden.

Se ha previsto el gasto de CLASIFICACIÓN para ciertos artículos, pero otros no indicados pueden requerir ese trabajo, por el cual se cobrará entonces también una remuneración.

LOS ARTÍCULOS PREPARADOS PARA LA ENTREGA y que no sean llevados dentro de los plazos que más abajo se indican, pagarán nuevamente el trabajo de apilarlos y colocarlos en almacén, así como el alquiler adicional que haya resultado:

Artículos generales	3	días	hábiles	completos
Maderas finas, de medida . .	4	»	»	»
Maderas de tinte.	7	»	»	»

NOTA—El derecho mínimo por partida de mercancías desembarcadas será de 1 s. 6 d. Cuando el derecho por entrega de artículos resulte de menos de 3 d. para una entrega cualquiera, se cobrará 3 d. como mínimo.

D. EXTRACTO DE LAS TARIFAS DE IMPORTACIÓN (1)

NOTA.—Sobre algunos artículos se hace una rebaja (variable del 5 % al 20 %), cuando ellos son depositados en los almacenes de la Compañía, pero no cuando su entrega se efectúa en otras condiciones. Entre esos artículos mencionaremos: almendras, arrowroot, cortezas medicinales, alcanfor, algunas especias, cacao, cerda, cáñamo, yute, ciruelas de Portugal, sardinas, cebo, tapioca, té, etc. El descuento se hace para algunos artículos sobre el total de los derechos, en otros se exceptúa el alquiler, etc.

---

(1) Sólo mencionamos aquí los artículos más usuales.

ARTÍCULOS	por	DERECHOS: Desembarco s.	d.	Nuevo apilamiento, almacenamiento ó pesada s.	d.	ENTREGA: Por vía terrestre s.	d.	ENTREGA: Por agua s.	d.	ALQUILER POR SEMANA: Monto s.	d.	Unidad
Acidos: tartárico, bórico .	cwt.	0	4	0	2	0	2	0	3	0	6	tonelada.
Almendras en cascos de 5 ó más cwt.	ton.	5	0	1	10	2	6	3	9	0	4	»
Idem en cascos ó cajones de menos de 5 cwt. . . .	»	6	3	2	1	2	6	5	0	0	6	»
Anchoas en cascos ó barriles	cwt.	0	6	0	21/2	0	3	0	41/2	2	6	100 barriles de 1/2 cwt. c/u.
Idem en latas, en cajones										1	3	100 barrilitos de 1/4 cwt. c/u.
Como las sardinas.										0	01/2	casco de 1 1/2 cwt. c/u.
Arrowroot . . .	»	0	6	0	21/2	0	3	0	6	0	6	tonelada.
*Derecho consolidado **inclusive toma de muestras:*** En cajones de menos de 1 cwt. bruto, ó en latas, 1 s. 6 d. por cwt. bruto. En cajones de 1 cwt. bruto, 1 s. por cwt. bruto.												
Cebada. Derecho de desembarco y entrega 5 s. . .	ton.									0	4	» (después de siete días).
Cerveza de todas clases:												
Cascos de menos de 10 gals.	casco	0	4	0	2	0	2	0	3	0	01/2	casco » » »
» » 10 á 20 »		0	6	0	3	0	3	0	41/2	0	03/4	» » » »

ARTÍCULOS		DERECHOS				ALQUILER POR SEMANA	
		Desembarco	Nuevo apilamiento, almacenamiento ó pesada.	ENTREGA Por vía terrestre	ENTREGA Por agua	Monto	Unidad
	por	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	
Cascos de 20 á 30 galones.	casco	0 8	0 4	0 4	0 6	0 1	casco (después de siete días).
» » 30 » 50 »	»	1 0	0 6	0 6	0 9	0 11/2	» » » » »
» » 50 » 60 »	»	1 6	0 9	0 9	1 2	0 2	» » » » »
» » más de 60 »	100 gs.	2 8	1 4	1 4	2 0	0 3	» » » » »
Libros encuadernados . .	cwt.	0 9	0 3	0 41/2	0 7	0 2	paq. de 2 cwt. ó menos.
» sin encuadernar como *papel* . . .						0 3	» » más de 2 y menos de 5 cwt
Cables y cadenas (exclusive la pesada)	ton.	6 3	—	3 2	5 0	0 3	tonelada.
Velas	cwt.	0 41/2	0 11/2	0 2	0 3	0 6	»
Café.	»	0 5	0 11/2	0 3	0 4	0 6	»
Derecho consolidado, incluso separación de muestras al desembarcar:							
En sacos, 6 d. por cwt. bruto.							
En fardos, etc., 8 d. por cwt. bruto							
Corcho en atados . . .	ton.	10 0	3 4	3 9	6 0	1 0	»
» » cuadrados, en fardos. . .	cwt.	0 9	0 3	0 3	0 6	1 0	»
Algodón en fardos y prensados de modo que no ex-							

ceda á 5 pies cúbicos el cwt.	ton.	4 0	1 6	2 0	3 0	0 5	»

Derecho de administración («management rate») que incluye desembarco, almacenamiento, clasificación por averías, pesada, destare, toma de muestras, preparación ordinaria para la venta y alquiler por seis semanas, 6 d por cwt. bruto.

GRASA	ton	3 6	1 6	2 0	3 6	0 3	tonelada.
COLA	»	6 3	2 6	2 6	5 0	0 4	»
CERDA de caballo	cwt.	0 5	0 2	0 3	0 5	0 1	cwt.
CÁÑAMO del Báltico, en fardos	ton.	—	2 3	3 0	5 6	0 5	tonelada.
(Se entiende entregado directamente del quai, sin almacenamiento). Desembarco, pesada y apertura para inspección aduanera, por ton. 6 s. 6 d. Incluyendo almacenamiento, por ton. 8 s. 6 d.							
CUEROS secos (sueltos)	100	6 10	2 10	2 7	5 11	0 6	100
» salados húmedos de Sud América (sueltos)	100	8 6	4 0	3 6	7 10	0 8	
» salados húmedos de Sud América (atados)	100	8 6	2 10	2 7	7 10	0 8	
CARNE (extracto de). Derecho de desembarco y entrega, 10 s. por ton.		—	—	—	—	0 01/2	cwt.

ARTÍCULOS	por	DERECHOS: Desembarco	DERECHOS: Nuevo apilamiento, almacenamiento ó pesada.	DERECHOS: ENTREGA: Por vía terrestre	DERECHOS: ENTREGA: Por agua	ALQUILER POR SEMANA: Monto	ALQUILER POR SEMANA: Unidad
		s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	
HIERRO en chapas, piezas ó fardos que no excedan el peso de 30 cwt. . . .	ton.	6 3	2 0	2 6	5 0	0 3	tonelada.
HIERRO en maquinaria (que no sea agrícola ni eléctrica):							
Piezas ó paquetes de menos de 2 ton.	ton.	6 3	—	3 2	6 3	0 4	»
Piezas ó paq. de 2 á 5 ton.	»	8 4	—	4 2	8 4	0 4	»
» » » » 5 » 10 »	»	9 6	—	4 9	9 6	0 4	»
» » » » 10 » 20 »	»	12 6	—	6 3	12 6	0 4	»
» » » » 20 » 30 »	»	18 9	—	9 5	18 9	0 4	»

Se cobrará un derecho adicional sobre el valor á razón de 1/2 por ciento, cuando el peso á elevar es de 4 toneladas ó más. Cuando se use una grúa flotante, el derecho mínimo será de £ 2. Cuando haya que transportar las grúas flotantes de un dock á otro para hacer la descarga, se cobrará este trabajo adicionalmente. El lanchaje, si lo hubiere, se cobrará aparte.

ARTÍCULOS	por	Desembarco	Nuevo apilamiento, almacenamiento ó pesada.	Entrega por vía terrestre	Entrega por agua	Monto	Unidad
MAQUINARIA agrícola . .	ton.	7 6	—	3 9	6 6	0 10	tonelada.
» eléctrica . .	»	10 0	—	5 0	7 6	0 10	»
ACEITE DE OLIVO, en cascos	»	5 0	1 3	2 6	5 0	0 16	»

ACEITE DE OLIVO, en cajones conteniendo latas.	cwt.	0 5	0 2	0 3	0 41/2	0 8	tonelada.
PAPEL	»	0 4	0 2	0 2	0 3	0 6	»
PIMIENTA blanca ó negra	ton.	5 0	2 1	2 6	5 0	0 6	»
ARROZ en cascos	»	3 4	1 8	1 8	3 4	0 4	»
AZAFRÁN	cwt.	3 0	1 0	1 3	2 6	0 2	cwt.
SALITRE	ton.	3 10	1 0	1 10	2 3	0 3	tonelada.

El derecho de *desembarco* incluye alquiler por un mes. *Derecho de administración* («management rate») incluyendo: desembarco, pesada, clasificación, determinación de averías, reparaciones, determinación de las taras, formación de muestras, warrants, notas de pesada y alquiler por trece semanas, á contar del primer domingo después de la última pesada, 6 s. 8 d. por tonelada.

JABÓN, de España, etc.	cwt.	0 5	0 21/2	0 21/2	0 4	0 6	tonelada.

POR FARDO de peso bruto comprendido entre los límites siguientes (el 1.º incl. y el 2.º excl.):

ARTÍCULOS	Menos de 2 qrs.	De 2 qrs. á 3 qrs.	De 3 qrs. á 1 cwt.	De 1 cwt. á 1 c. 2 q.	De 1 c. 2 q. á 3 c. 2 q.	De 3 c. 2 q. á 5 cwt	De 5 cwt. á 7 c. 2 q.	De 7 c. 2 q. á 10 cwt.	De 10 cwt. á 12 c. 2 q.	De 12 c. 2 q. á 15 cwt.
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
LANA, de oveja ó cordero. *Derecho consolidado* comprendiendo: desembarco, muellaje, almacenamiento, alquiler por 13 semanas, reparaciones, pesada, formación de muestras, certificado de avería, warrants (costo de la estampilla no incluído), destare, apilamiento y formación de lotes para exposición, cardamiento, entrega para transporte por tierra, etc., etc.	1 2	1 5	1 11	3 0	4 0	5 0	6 5	7 9	9 7	10 5

DERECHOS APLICABLES Á LOS ARTÍCULOS NO ESPECIFICADOS

ARTÍCULOS DE VALOR (no comprendidos en el equipaje de los pasajeros).

Por desembarcar, abrir los fardos, cajones ó paquetes para la inspección aduanera y volver á cerrarlos, alquiler de una semana y entrega:

	Por paquete
Por cada £ 100 del valor	3 s. 9 d.
Derecho mínimo	2 s. 6 d.
Alquiler semanal por cada £ 50 ó menos	0 s. 3 d.

ARTÍCULOS DE REGULAR Ó POCO VALOR:

Paquetes cuyo peso esté comprendido entre los límites siguientes:

DERECHOS POR PAQUETE

Inclusive cwt. qr. lbs.	Exclusive cwt. qr. lbs.	Desembarco	Entrega: Por tierra	Entrega: Por agua	Alquiler por semana	Apertura de los paquetes para inspección aduanera.
		s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
—	0 1 0	0 6	0 3	0 6	0 03/4	0 6
0 1 0	0 2 0	0 9	0 5	0 9	0 03/4	0 6
0 2 0	0 3 0	1 0	0 6	1 0	0 03/4	0 9
0 3 0	1 0 0	1 3	0 8	1 3	0 1	0 9
1 0 0	2 0 0	2 0	1 0	2 0	0 11/2	1 0
2 0 0	3 0 0	2 6	1 3	2 6	0 11/2	1 3
3 0 0	4 0 0	3 3	1 7	3 3	0 2	1 6
Etc.	Etc.			Etc.		

Derecho mínimo: 1 s. 6 d.

III. DERECHOS Y ALQUILERES APLICABLES Á LOS ARTÍCULOS EXPORTADOS

A. DISPOSICIONES GENERALES Y EXPLICACIÓN DE LAS TARIFAS

Las tarifas de exportación se aplican á los artículos que llegan por tierra.

COLUMNA 1.—El *muellaje y porte* incluye también alquiler por *tres semanas*. Los metales preciosos, dinero, joyas, vajilla y otros objetos valiosos forman excepción á esta regla. Cuando los artículos no se embarcan dentro de las tres semanas que siguen al día de su recepción, quedan sujetos á alquiler desde la expiración de ese plazo, á menos que el buque donde deban ser embarcados esté cargando, en cuyo caso no se cobra alquiler.

COLUMNA 2.—*Transporte por rieles, muellaje y porte* se aplica á los artículos entregados en East Smithfield Depôt para los Royal Victoria and Albert Docks ó en Commercial Road Depôt para los Tilbury Docks, é incluye el acarreo por rieles á los docks, en adición á los servicios comprendidos en la *Columna 1*.

COLUMNA 3.—*Recolección y transporte á los docks* (durante las horas de trabajo ordinarias de la Compañía), *muellaje y porte*, se aplica á los artículos recogidos dentro de ciertos radios, é incluye el transporte á cualquiera de los docks de la Compañía (excepto á los London and St. Katherine Docks, en donde los artículos deben ser entregados por carreros que el cargador costeará). La recolección fuera de esos radios se cobra según la distancia y circunstancias de cada caso. Cuando los cargadores dan instrucciones para recoger ó entregar artículos antes ó después de las horas ordinarias de trabajo, se cobra separadamente por «acarreo especial» una suma que en cada caso se fija. Cuando los artículos son recogidos de más de un almacén, se aplica un cobro adicional por cada recolección después de la primera.

Cuando haya que emplear lanchas, el lanchaje se cobrará adicionado á los derechos de las columnas 1, 2 y 3.

Las provisiones para uso de los pasajeros están sujetas á los derechos de las columnas 1, 2 y 3. Cuando se entreguen en los docks sin que la Compañía tenga que suministrar ningún trabajo, se les aplica un derecho de muellaje ó porte igual á la mitad del derecho por muellaje y porte, con un mínimo de 2 s. 6 d. por tonelada y un máximo de 3 s. 4 d. por tonelada.

La Compañía no toma nota ni se hace responsable de artículos que los buques reciban de las lanchas.

Los artículos enviados á los docks para ser embarcados, deben

acompañarse de notas de embarco regulares en las que se especifiquen la marca, cantidad, calidad y peso de esos artículos, así como el nombre del buque y el puerto al cual se remiten; y cuando los artículos han de embarcarse en diferentes buques, se requiere una nota especial de embarco para cada buque. Estas notas se entregarán al capataz de exportación en el departamento respectivo. Cuando la nota de embarco no indique el peso de los artículos, esta omisión implicará para la Compañía la orden de pesarlos, y el cargador estará obligado á pagarle este trabajo, de acuerdo con la tarifa. La Compañía se reserva el derecho de pesar todos los artículos que se le envíen para ser embarcados, y si el peso que ella compruebe resulta exceder al que indica la nota de embarco, los derechos se cobrarán de acuerdo con el peso así comprobado, y el trabajo de la pesada se cobrará además al cargador. La Compañía se reserva igualmente el derecho de abrir cualquier fardo de artículos enviados para el embarco, y si comprueba que el contenido difiere de la descripción dada en la nota, cobrará los derechos correspondientes al contenido comprobado, y el trabajo de abrir los fardos, etc., los pagará el cargador, de acuerdo con la tarifa.

Todo artículo para el cual el valor de un paquete ó fardo pasa de £ 100 está sujeto al derecho mínimo correspondiente á «Artículos preciosos» (véase al final de las tarifas).

Cuando algunos artículos no puedan ser embarcados por falta de espacio en el buque, informalidad en los documentos ú otra causa, se requiere la orden de la persona en cuyo nombre fueron recibidos, antes de poderlos transferir á otro buque ó darles cualquier destino.

Todos los derechos se pagan antes del embarco de los artículos.

El patrón ó contramaestre de cada buque, está obligado á dar á un empleado de la Compañía, un recibo por todos los artículos cargados en su buque por los empleados de ésta.

Pesada.—Cuando los artículos han de pesarse al recibirlos ó al embarcarlos, el derecho por este trabajo será igual á una cuarta parte del derecho de muellaje y porte, con un máximo de 2 s. 6 d. por tonelada. Derecho mínimo 3 d.

Si la pesada se ha de efectuar en cualquier otro tiempo, el derecho será igual á la mitad del derecho de muellaje y porte, con un máximo de 4 s. 2 d. por tonelada, incluyendo el trabajo de desestibar y reestibar. Derecho mínimo 3 d.

Medición, incluyendo preparación y entrega de una *Nota oficial de medida*.

1 d.	por paquete de	40 pulgadas de dimensión máxima	Derecho mínimo 3 d.
2 d.	» » »	40 á 60 » » » »	
3 d.	» » »	60 á 80 » » » »	
4 d.	» » »	más de 80 » » » »	

Para artículos traídos por agua, se cobra el doble de estos derechos con un mínimo de 1 s.

Inscripción de marcas

	Con tinta		Con pintura	
	s.	d.	s.	d.
Paquete marcado con 1 á 3 letras, caracteres ó cifras, por paquete	0	0 1/2	0	1 1/2
Paquete marcado con 4 á 6 letras, caracteres ó cifras, por paquete	0	1	0	2
Paquete marcado con 7 ó más letras, caracteres ó cifras, cada 20 letras, etc.	0	3	0	6
Derecho mínimo	0	3	0	4

Por poner marcas á artículos traídos por agua, se cobrará de acuerdo con el trabajo y materiales requeridos, pero nunca menos que los derechos indicados más arriba

Cuando, á causa de huelgas ó por otra razón cualquiera, se hubiese llenado el galpón junto al cual el buque efectúa la carga, y sea necesario depositar los artículos en otro galpón, se cobrará el importe del acarreo hasta el primer galpón.

No se cobra menos de 1 s. 1 d. por los servicios incluídos en la columna 1.

No se cobra menos de 1 s. 7 d. por los servicios incluídos en la columna 2.

No se cobra menos de 2 s. 6 d. por los servicios incluídos en la columna 3.

B.—EXTRACTO DE LAS TARIFAS DE EXPORTACIÓN

ARTICULOS		1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler, por semana	
	por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
Equipos militares	ton.	7	11	10	10	12	11	0	10
Almendras en cascos ó bolsas	»	4	7	7	11	9	7	0	8
Almendras en cajones	»	5	5	8	4	10	5	0	8
Arrowroot	»	6	3	9	2	11	8	0	10
Arsénico	»	3	9	7	1	8	9	0	6
Asfalto	»	3	9	7	1	8	9	0	4
Tocino empaquetado en tela	»	3	9	7	1	8	9	0	6
Tocino en cajones	»	5	5	8	4	10	5	0	6
Equipajes y objetos de uso de los pasajeros:									
Sillas, sombreros, sacos de mano, de un peso no superior á 28 libras	c/u	0	6	0	9	1	0	0	0 1/2
Malas, nécessaires, estuches de escopeta (peso máximo 56 libras)	»	0	9	1	3	1	6	0	0 1/2
Balijas, baúles, etc., de un peso no superior á 1 cwt.	»	1	3	1	9	3	0	0	1
Balijas, baúles, etc., de un peso de más de 1 cwt. hasta 1 1/2 cwt.	»	1	9	2	3	4	0	0	1 1/2
Balijas, baúles, etc., de un peso de más de 1 1/2 cwt. hasta 2 1/2 cwt.	»	2	6	3	3	5	0	0	2
Por cada cwt. adicional ó fracción	»	0	6	1	0	1	6	0	0 1/2
Biciclos ó triciclos ton. de 40 pies cúbicos.	»	2	0	2	9	3	6	0	1
Libros, rústica, folletos, etc.,	ton.	4	7	7	11	9	7	0	6

Estos derechos se aplican á los objetos embarcados como carga ó de otro modo.

ARTÍCULOS		1 Muellaje y porte.		2 Trasporte por ríos, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Almacenaje, por semana	
	por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
Libros, en cargamentos de 4 ton. ó más	ton.	3	9	7	1	8	9	0	6
Libros encuadernados	»	6	3	9	2	11	3	0	10
Botas y botines	»	6	8	9	7	11	8	0	10
Manteca en cascos	»	3	9	7	1	8	9	0	6
Manteca en cajones ó tinas	»	5	10	8	9	10	10	0	6
Velas en cajones	»	6	8	9	7	11	8	1	0
Idem en cargamentos de 4 ton. ó más	»	5	0	7	11	10	0	1	0
Cemento	»	3	9	7	1	8	9	0	5
Cargamentos de 10 ton. ó más	»	2	11	6	3	7	11	0	5
Chocolate	»	5	10	8	9	10	10	0	8
Cigarros y cigarrillos	cwt.	0	10	1	0	1	2	0	2
Cacao y café en sacos, fardos, cascos ó cajones	ton.	5	5	8	4	10	10	0	8
Cacao y café en cargamentos de 4 ton. ó más	»	4	7	7	11	10	0	0	8
Cacao y café en cargamentos de 10 ton. ó más	»	4	0	7	4	9	5	0	8
Corchos	»	7	1	10	5	14	7	1	0
Cereales	»	3	9	6	8	8	9	0	4
Idem en cargamentos de 10 ton. ó más	»	3	4	6	3	8	4	0	4
Cereales destinados á ser consumidos durante el viaje por animales embarcados en los docks, pagan 1 s. 8 d. menos por ton.									
Algodón no prensado	»	7	1	10	0	12	1	0	6

ARTÍCULOS	1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler, por semana	
por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d
ALGODÓN prensado ton.	4	7	7	11	9	7	0	6
GROSELLAS »	5	5	8	9	10	5	0	6
Idem en cargamentos de 4 ton. ó más »	4	7	7	11	9	7	0	6
MANZANAS en cajas »	5	5	8	4	10	5	0	6
TELAS, de algodón »	5	5	8	4	10	5	0	6
Idem, de lana »	7	1	10	0	12	1	0	8
ARMAS DE FUEGO ó parte de las mismas »	7	11	10	10	12	11	0	10
HARINA DE TRIGO »	3	9	7	1	8	9	0	4
GRASA en cascos »	4	7	7	11	9	7	0	6
Idem en otro embalaje »	5	5	8	4	10	5	0	6
HENO, prensado »	4	7	7	11	9	7	0	6
Idem, para el consumo de animales embarcados en los docks, paga 2 s. 1 d. menos del derecho fijado.								
CUEROS secos y secos y salados, de buey ó vaca, en fardos ó cascos »	5	5	8	4	10	5	0	6
CUEROS secos y secos y salados, de buey ó vaca, en cargamentos de 4 ton. ó más »	4	7	7	11	9	7	0	6
CUEROS sueltos »	7	11	11	3	13	9	0	8
Idem salados húmedos, sueltos ó en atados »	7	11	11	3	13	9	0	8
CUEROS salados, húmedos, en cascos (como cueros secos).								
TINTA »	4	2	7	1	9	2	0	6
HIERRO en escuadras, ó barras ó sin manufacturar »	3	4	6	8	9	2	0	3

ARTÍCULOS	por	1 Muellaje y porte s.	d.	2 Trasporte por rieles, muellaje y porte. s.	d.	3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte. s.	d.	Alquiler, por semana s.	d.
HIERRO ondulado	ton	6	8	10	0	12	6	0	3
Idem galvanizado	»	6	8	10	0	12	6	0	6
Idem en rieles de ferrocarril	»	3	4	7	1	9	2	0	3
HIERRO en bridas de rieles	»	5	5	8	4	10	5	0	4
HIERRO en palastros	»	4	2	7	11	9	7	0	4
HIERRO en postes de telégrafos	»	4	7	7	11	9	7	0	3
HIERRO en maquinaria pequeña, en partes, en cajones de menos de 2 ton.	»	6	8	9	7	12	1	0	4
HIERRO pesado ó maquinaria de hierro pesada, en partes levantadas por grúas:									
En piezas de menos de 2 ton.	»	6	3	9	7	12	1	0	4
En piezas de 2 á 5 ton. incl.	»	8	4	Deben ser entregados en los docks				0	4
En piezas de más de 2 pero no más de 10 ton	»	9	6						
En piezas de más de 10 pero no más de 20 ton.	»	12	6						
En piezas de más de 20 pero no más de 30 ton.	»	18	9						
En piezas de más de 30 pero no más de 40 ton.	»	25	0					Si es practicable.	
En piezas de más de 40 pero no más de 50 ton.	»	30	0						
CAL en bolsas, cascos ó tanques	»	3	4	6	8	8	4	0	4
CAJAS DE FÓSFOROS, vacías, en cajones	»	10	0	13	4	16	8	1	8

ARTICULOS	1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler, por semana	
por	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.
CARNE (Extracto de) en pequeñas latas, potes ó botellas cwt.	0	5	0	7	0	9	0	1
LECHE, en tarros, en cajones ton.	4	7	7	11	9	7	0	10
CLAVOS de hierro ó zinc »	3	9	7	1	8	9	0	3
CLAVOS de cobre »	5	5	8	4	10	5	0	6
PAPEL de embalaje »	3	9	7	1	8	9	0	6
Idem de escribir, secante, etc. »	6	3	9	2	11	3	0	6
PAPEL de imprenta »	4	7	7	11	9	7	0	6
Idem ídem cargamentos de 4 ton. ó más »	3	9	7	1	8	9	0	6
ARADOS »	6	8	9	7	11	8	9	2
ARROZ »	3	4	7	1	8	9	0	4
SALITRE en bruto »	4	2	7	6	9	2	No se admite en almacenes.	
Idem refinado »	5	5	8	4	10	5		
TORNILLOS hierro »	4	7	7	11	9	7	0	3
JABÓN ordinario en tambores »	7	1	10	0	12	1	0	8
JABÓN fino »	7	1	10	5	13	9	0	1 por cwt.
AZÚCAR gruesa ó refinada »	4	7	7	11	9	7	0	6
AZÚCAR, cargamentos de 4 ton. ó más »	3	9	7	1	9	2	0	6
SEBO »	4	7	7	11	9	7	0	6
TÉ »	5	5	8	4	10	5	0	10
TABACO »	7	1	10	0	12	1	0	10

TARIFA ESPECIAL DE EXPORTACIÓN PARA JOYAS, VAJILLA, ORO, PLATA Y OTROS ARTÍCULOS PRECIOSOS EN PAQUETES

	1 Muellaje y porte		2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.		3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.		Alquiler por semana desde la fecha de la recepción.		Muellaje solo cuando los artículos son embarcados por el propietario.	
	s	d	s	d	s	d	s	d	s	d
Por paquete cuyo valor no exceda á £ 5	1	5	1	11	2	8	0	1	0	9
» » » sea superior á £ 5 pero no á £ 10	1	10	2	6	3	6	0	2	0	11
» » » » » £ 10 » » £ 20	2	4	3	2	4	5	0	3	1	2
» » » » » £ 20 » » £ 40	2	9	3	9	5	3	0	4	1	5
» » » » » £ 40 » » £ 60	3	11	4	11	6	5	0	6	2	0
» » » » » £ 60 » » £ 80	4	8	5	11	7	9	0	6	2	4
» » » » » £ 80 » » £ 100	5	6	7	0	9	3	0	6	2	9
Por cada £ 10 adicionales ó fracción de £ 10	0	7	1	1	1	7	0	2	Por cada 250 £ adicionales ó fracción, 2 s 0 d.	

DERECHOS Á QUE ESTÁN SUJETOS LOS ARTÍCULOS DE EXPORTACIÓN, NO ENUMERADOS EN LAS TARIFAS GENERALES

	1 Muellaje y porte	2 Trasporte por rieles, muellaje y porte.	3 Recolección, trasporte á los docks, muellaje y porte.	Alquiler por semana
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
TINAJAS, BOTIJAS, BOTELLAS Ó TARROS, sueltas con ó sin embalaje:				
Conteniendo menos de 2 gal. c/u....	0 1 1/2	0 2 1/2	0 3	
2 ó más hasta 4 gal. excl. c/u... ...	0 3	0 4 1/2	0 5 1/2	0 0 1/4 por galón
4 ó más hasta 7 gal. excl. c/u......	0 6	0 8	0 9	
7 ó más hasta 11 gal. excl. c/u.....	0 9	1 0	1 2	
11 á 12 gal. c/u.........	1 0	1 3	1 6	
Por cada galón excediendo á 12....	0 1 1/2	0 2	0 2 1/2	

Fardos, sacos, canastas, cajas, atados, baúles, cajones y paquetes:	Muellaje y porte, siendo el volumen de								Alquiler por semana
	5 pies ó menos	Más de 5 pies, pero no más de 10.	Más de 10 pies, pero no más de 15.	Más de 15 pies, pero no más de 20.	Más de 20 pies, pero no más de 30.	Más de 30 pies, pero no más de 40.	Más de 40 pies, pero no más de 50.	Más de 50 pies, pero no más de 60.	
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	
1 cwt. ó menos..........	0 5 1/2	0 8	0 11	1 2	1 5				1 2 d. por cwt.
De 1 cwt. excl. á 2 cwt. incl.	0 8	0 11	1 2	1 5	1 8	2 0	2 3		
» 2 » » » 4 » »	0 11	1 2	1 5	1 8	2 0	2 5	2 9	3 3	
» 4 » » » 6 » »	1 2	1 5	1 8	2 0	2 5	2 9	3 3	4 0	
» 6 » » » 8 » »	1 5	1 10	2 0	2 5	2 9	3 4	4 3	4 6	
» 8 » » » 10 » »	1 8	2 3	2 5	2 9	3 4	4 0	5 0	5 3	
» 10 » » » 12 » »	2 3	2 6	2 9	3 4	4 0	4 6	5 6	6 0	
» 12 » » » 14 » »	2 9	3 0	3 4	3 9	4 6	5 0	6 0	6 6	
» 14 » » » 16 » »		3 4	4 0	4 3	5 0	5 6	7 0	7 3	
» 16 » » » 20 » »			4 6	5 0	6 0	6 6	7 9	8 6	
» 20 » » » 25 » »			5 0	5 6	6 9	7 3	8 6	9 6	
etc. etc. etc.			etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	etc.	

Los bultos cuyo peso sea de 40 cwt. ó menos, y cuyo volumen exceda á 60 pies cúb., pagan 7 d por cada 10 pies de excedente. Si el peso es superior á 40 cwt, 10 d. El transporte por rieles se cobra á razón de 4 s. 2 d. por ton. en adición á muellaje y porte. La recolección á razón de 6 s. 8 d. (con un derecho mínimo de 1 s. 6 d.)

CASCOS	MUELLAJE Y PORTE											
	Menos de 56 lbs.	56 lbs. ó más hasta 1 cwt. excl.	1 cwt. ó más hasta 2 cwt. excl.	2 cwt. ó más hasta 3 cwt. excl.	3 cwt. ó más hasta 4 cwt. excl.	4 cwt. ó más hasta 5 cwt. excl.	Menos de 5 cwt.	5 cwt. ó más hasta 10 cwt. excl.	10 cwt. ó más hasta 15 cwt. excl.	15 cwt. ó más hasta 20 cwt. excl.	20 cwt. ó más hasta 25 cwt. excl.	Alquiler por semana, por ton.
	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.
Arcos de hierro De 200 galones ó más							2 6	3 2	4 0	[illegible]	6 6	0 8
Más de 120 galones hasta 200 galones							2 2	2 10	3 8	4 8	6 0	0 8
Pipa, etc. de no más de 120 galones							1 10	2 6	3 4	4 4	5 6	0 8
Barril grande de 65 galones ó menos							1 6	2 0	3 0	4 0	5 0	0 10
Cascos más pequeños	0 3	0 4	0 6	0 9	1 0	1 4						0 10
Arcos de madera:												
Cubas							2 6	3 2	4 0	5 0	6 6	0 8
Barriles							2 2	2 10	3 8	4 8	6 0	0 8
Tierces (190 litros más ó menos)							1 6	2 0	3 0	4 0	5 0	0 10
Cascos más pequeños	0 3	0 4	0 6	0 9	1 0	1 4						0 10

El transporte por rieles se cobra á razón de 4 s. 2 d. en adición al derecho de muellaje y porte.

La recolección » » » » » 6 s. 8 d. » » » » » » » » (con un mínimo de 1 s. 6 d.)

IV. Tarifas relativas á trabajos y servicios especiales

Grúas

La Compañía tiene á la disposición de los armadores que lo pidan, un número limitado de grúas hidráulicas, aparejos, etc., para efectuar las descargas de los buques y la entrega de mercancías en los quais arrendados por ella. El alquiler de estos aparatos se rige por la siguiente tarifa:

	Por hora ó fracción.— (De día ó de noche)		Mínimo por cada período de alquiler	
	s.	d.	s.	d.
Grúas de 25 á 30 cwt. de capacidad	2	0	5	0
Aparejos ó aparejuelos	1	6	2	6

También se alquilan grúas hidráulicas para cargar buques (donde ellas son utilizables), á los precios siguientes:

	Por hora ó fracción entre 6 a. m. y 6 p. m.			Por hora ó fracción entre 6 p. m. y 6 a. m.			Mínimo por cada período de alquiler		
	s.	d.		s.	d.		s.	d.	
Para cargar desde los quais	2	0	c/grúa	2	0	c/grúa	5	0	c/grúa
Para cargar desde lanchas	3	0	»	4	0	»	5	0	»

En los precios de la segunda línea está incluído el pago del guarda del quai.

Por la máquina para accionar las grúas, se cobrará á razón de 10 s. por hora ó fracción.

La Compañía suministrará también, á pedido (*cuando le sea posible*), una grúa fija ó flotante, con el objeto de elevar grandes pesos. La tarifa es la siguiente:

	s.	d.	
Piezas ó fardos de menos de 2 toneladas	6	3	por ton.
» » » 2 toneladas ó más hasta 5 incl.	8	4	» »
» » » más de 5 ton. hasta 10 »	9	6	» »
» » » » » 10 » » 20 »	12	6	» »
» » » » » 20 » » 30 »	18	9	» »
» » » » » 30 á » 40 »	25	0	» »
» » » » » 40 » » 50 »	30	0	» »

con 1/2 % adicional sobre el valor de la pieza ó fardo levantado cuando su peso sea de 4 toneladas ó más.

Cuando se haya pedido una grúa flotante y ésta tenga que esperar á que esté dispuesta la carga para empezar á trabajar, se cobrará 21 s. por cada hora de espera.

El derecho mínimo por el uso de una grúa flotante será de £ 2. Cuando se pidan grúas pesadas para usarlas fuera de las horas acostumbradas de trabajo, se cobrará adicionalmente 21 s. por hora. Cuando haya que llevar una grúa flotante de un dock á otro, el costo de la remoción se cobrará adicionalmente; este costo se fijará de antemano.

Remolcadores para buques

La Compañía suministrará, á pedido, y cuando le sea posible, remolcadores por los precios siguientes para cada transporte:

	Para buques de hasta 200 ton.			Para buques de más de 200 ton.		
	£	s.	d.	£	s.	d.
Un remolcador, 1/2 d. por tonelada de registro neto con un mínimo de.	0	12	6	1	11	6
Si se piden dos remolcadores y la Compañía puede suministrarlos, no se cobrará nada por el segundo remolcador; pero si se requieren tres remolcadores, se cobrará por el tercero á razón de 1/4 d. por tonelada de registro neto con un mínimo de. .	0	12	6	1	1	0

Remolcadores para lanchas y embarcaciones menores

La Compañía suministrará, á los precios siguientes, un remolcador (si lo hay disponible) durante las horas ordinarias de trabajo de los docks, para remolcar lanchas ó pequeñas embarcaciones:

	Cada viaje
Lancha vacía ó cargada de hasta 100 toneladas de registro	6 s.
» » » » de más de 100 » » »	10 s.
Embarcación á vela de hasta 150 toneladas de registro. .	10 s.
» » » de más de 150 » » » . .	20 s.

Los boletos de remolque se obtienen en las oficinas del Superintendente ó del Capitán del dock. Estos boletos se expenden con la condición de no responsabilizarse la Compañía por las pérdidas ó perjuicios causados á la embarcación ó su carga, ó por la embarcación ó su carga, mientras dicha embarcación es remolcada, ya sean ocasionados aquellos perjuicios ó pérdidas por negligencia ó falta de los empleados de la Compañía, ó por defecto del remolcador á vapor, ó por cualquier otra causa; y también con la condición de que el propietario de la embarcación se comprometa á soportar la pérdida ó perjuicio, ó á indemnizar por ellos á la Compañía.

Siempre que un lanchero necesite un remolcador, deberá ocurrir á la oficina del Capitán de dock ó al capitán del remolcador, quien procederá á remolcar la lancha tan pronto como sea practicable; pero en ningún caso podrá el remolcador suspender el trabajo si el lanchero no tiene en su poder un boleto de remolque.

Inspectores

La Compañía pondrá á disposición de los interesados que lo pidan un inspector para examinar los cuarteles de escotillas, cobrando £ 1 1 s. por buque; y también para examinar la carga y verificar averías, á los precios siguientes (en la que se incluye la entrega de un certificado de examen para cada buque, para uso del armador):

	£	s.	d.
Para un buque de hasta 2,000 ton. de registro neto . .	1	1	0
» » » » más de 2,000 y hasta 2,500 ton. de registro neto	1	11	6
Para un buque de más de 2,500 y hasta 3,000 ton. de registro neto	2	2	0
Para un buque de más de 3,000 y hasta 3,500 ton. de registro neto	2	12	6

y así en adelante, agregando 10 s. 6 d. por cada 500 toneladas de registro neto.

La Compañía se reserva el derecho de cobrar de los consignatarios de las mercancías un derecho por suministrarles el certificado de examen, en adición á los precios anteriores.

Lámparas

Se suministran lámparas á razón de 8 d. la lámpara por cada cuatro horas ó menos; ó 1 s. la lámpara por noche. La vigilancia de policía, á razón de 10 d. por hora, se cobra aparte cuando las lu-

ces han de usarse á bordo. Cuando la conducción de las lámparas desde y hasta el cuarto de lámparas, se hace por cuenta del alquilador, la Compañía concede una reducción de 2 d. por lámpara.

Agua

La Compañía suministra agua á los buques, á razón de 2 s. por tonel de 252 galones, para los primeros 50 toneles ó menos, y á razón de 1 s. 6 d. para cantidades mayores.

Barcas y zorras para transporte de cenizas

En algunos docks se suministran barcas para recibir y transportar las cenizas provenientes de los buques, á 5 s. por barca. En otros docks se puede disponer, con el mismo objeto, de zorras, cobrándose á razón de 2 s. 6 d. por zorra.

CAPITULO VIII

PUERTO DE AMBERES

I.—Descripción general.—Historia.—Estadística.

El puerto de Amberes sigue inmediatamente en importancia al de Hamburgo y es, por consiguiente, el tercero de Europa. Su rango excepcional se debe en primer término á su situación geográfica. Se halla, en efecto, en un punto central, sobre un río que permite el acceso á los grandes buques, y á una distancia del mar insignificante (88 kilómetros) para los navíos que vienen de puntos lejanos ó se dirigen á ellos, pero muy importante, al contrario, si las mercancías tuvieran que recorrerla en ferrocarril ó por las vías de navegación interior.

El río Escalda, que permite así la penetración del tráfico marítimo en el interior del continente, nace en Francia, en las colinas del Artois, entre Le Catelet y Belcour, á una altura de 95 m. sobre el nivel de aguas bajas ordinarias del mar. Su cuenca hidrográfica, aguas arriba de Amberes, es de 2:093.000 hectáreas. Su ancho en las inmediaciones del puerto es de 400 á 500 metros, y su profundidad en marea baja, de más de 8 metros.

Las ventajas naturales han sido mejoradas y completadas por el dragado del río y su balizamiento, por la red de canales artificiales y de ferrocarriles que ponen al puerto en relación con los principales mercados del interior.

La ruta navegable, entre el puerto y el mar, ha cambiado en el transcurso de los tres últimos siglos. Antes de la paz de Westphalia (1648), el Escalda oriental (que más propiamente debiera llamarse septentrional) constituía casi exclusivamente el acceso al puerto.

Desde 1648 hasta 1792, el Escalda permaneció cerrado al tráfico marítimo, condición impuesta por Holanda y que produjo la decadencia y casi la ruina definitiva de Amberes. La reapertura del río fué obtenida por la República francesa y ratificada por el tratado de París, de 1815. Pero en esa época la desembocadura septentrional se hallaba ya completamente obstruída por las arenas; la desembocadura meridional (ó desembocadura del brazo llamado occidental) tomó por esa razón más importancia, hasta que finalmente en 1867, con motivo de la construcción del ferrocarril á Flesinga, Holanda hizo cegar con un terraplén el estrecho canal que unía los dos brazos.

Desde entonces, la navegación marítima se efectúa exclusivamente por el Escalda occidental, del cual una parte solamente se halla en territorio belga, y el resto, hasta la desembocadura (frente á Flesinga), en territorio holandés.

Con ocasión de las construcciones de los nuevos quais del puerto, llevadas á cabo en los años 1877-1884, se rectificó la ribera derecha en la proximidad de Amberes. De 1894 á 1897, se continuó el dragado y las mejoras del río hasta Lillo (cerca de la frontera holandesa)

Las sumas empleadas en el dragado y corrección del río hasta 1902, se elevaban en total á 23:000,000 de francos.

Un proyecto incomparablemente más importante está en estudio desde hace algunos años: el de regularizar el río entre la ciudad de Amberes y el antiguo fuerte de Lillo. Si la obra no se ha empezado aún, es porque las autoridades nacionales y las municipales no han podido ponerse de acuerdo sobre la naturaleza de los trabajos á ejecutar. El gobierno, siguiendo las indicaciones del ingeniero Franzius,—el autor de las correcciones del Weser,—quiere suprimir radicalmente las dificultades que en ese trecho ofrece el río á la navegación, construyendo un canal de cerca de 8 kilómetros (llamado la *Grande Coupure*), desde Amberes hasta Lillo; en tanto que la ciudad prefiere el dragado de la canal natural, porque de ese modo no se limita la extensión de sus dársenas hacia el Norte. [1]

(1) Una resolución del Consejo comunal de 15 de mayo de 1905 pone fin al conflicto entre el Gobierno nacional y las autoridades municipales de Amberes. He aquí el texto de la orden del día aceptada unánimemente por el citado Consejo:

Las dársenas del puerto actual comunican con el río por medio de esclusas; su nivel se mantiene constantemente á 0.30 m. debajo de la marea alta. Los umbrales de las esclusas se hallan á 6.89 m. unos, de 7 á 7.63 m. otros, debajo del nivel de las altas mareas ordinarias. La superficie total de agua de estas dársenas es de 64.3 hectáreas. El desarrollo de los muros de quai es de 10,760 m.

Los terraplenes de los quais de las dársenas están cubiertos de numerosos galpones, cuya superficie total no baja de 126,500 m. cuadrados. Hay además grandes superficies de terreno á la disposición del comercio, para depósito de mercancías.

Toda la región de las dársenas está surcada por vías férreas de un desarrollo total de más de 47 km. Los quais están

---

El Consejo comunal.

Reconsiderando su resolución del 20 de diciembre de 1897 que consistía en: «1.° emitir una « opinión desfavorable al proyecto de la *Grande Coupure*; 2.° manifestar su confianza en la « ejecución de un proyecto que comportase una canalización esclusada, conservando al Escal- « da actual mejorado su destino secular, y que fuera concebido de acuerdo con el proyecto- « tipo sometido á las Comisiones reunidas y repartido á todos los miembros del Consejo »;

Considerando: que en el proyecto comunicado hoy al Consejo, la creación de una dársena-canal esclusada, á establecerse precisamente en la abertura del nuevo lecho, importa una mejora considerable con respecto al proyecto primitivo;

Considerando: que el proyecto así mejorado en su forma y modo de ejecución ha sido aprobado por el Gobierno, que declara estar dispuesto á llevarlo á cabo por su cuenta exclusivamente y sin ninguna intervención efectiva de la ciudad de Amberes;

Considerando: que ese proyecto ya no ofrece, ni desde el punto de vista del porvenir, ni durante el período de ejecución, los peligros graves que motivaron las aprehensiones del Consejo:

Resuelve que no hay lugar á oponerse á la ejecución del proyecto actual;

Manifiesta la esperanza de que el trabajo propuesto responderá á los deseos del Gobierno y de la población de Amberes y, salvaguardando los intereses comerciales y financieros de la ciudad, dotará su puerto de las extensiones que le son indispensables, asegurará las facilidades de la navegación y del atraque exigidas por el incremento de las dimensiones de los navíos, y permitirá así el progreso del tráfico marítimo.

— —

El proyecto es debido al ingeniero belga Stessels y fué empeñosamente recomendado por el eminente especialista inglés Hawkshaw. Comprende, además de la derivación del Escalda llamada *Grande Coupure*, la creación de numerosas dársenas oblicuas de gran capacidad.

Es de notarse la curiosa semejanza de este proyecto con el formulado para Buenos Aires, hace veinte años, por el ingeniero argentino don Luis A. Huergo, y que fué desechado para adoptar el del ingeniero Hawkshaw, el mismo cuya autoridad fué requerida para la aceptación del de Amberes.

En el fascículo de junio de 1905 de los «Annales des Travaux Publics de Belgique», puede verse una descripción detallada de las nuevas instalaciones en proyecto.

provistos en abundancia de grúas fijas y rodantes, accionadas casi exclusivamente por la presión hidráulica. Para el efecto, existen dos usinas que comprimen á 47,62 atmósferas el agua de las canalizaciones establecidas á lo largo de los quais. La primera está destinada á las instalaciones mecánicas de los quais del Escalda, consistentes en 70 grúas de 1,500 kg. y 94 de 2,000. La segunda distribuye la fuerza á la maquinaria elevadora de las dársenas, consistente en 79 grúas de 1,500 kg., 28 de 2,000, una de 120 toneladas, 2 de 40, 2 de 20 y una de 10.

Hay que mencionar, por último, seis diques secos de los cuales uno tiene 24,80 m de ancho y puede recibir un navío de 159 metros de largo; y tres dársenas para pequeñas embarcaciones,—situadas las tres al Sud de la ciudad,—con una superficie de 4 hectáreas, y en condiciones de poder admitir, aún en baja marea, embarcaciones de 1.80 m. de calado.

———

Algunos datos estadísticos completarán esta reseña dando idea exacta de la importancia actual del puerto de Amberes, y de la rapidez con que ha progresado su comercio en los últimos años.

Dos palabras, ante todo, sobre los sistemas de arqueo. El que se empleaba antes de 1884 era completamente empírico. Se medían las tres dimensiones principales del navío, es decir, la longitud sobre el puente entre la roda y el codaste, la anchura y la profundidad medias deducidas de las tomadas en cuatro puntos de la longitud. Estas tres dimensiones, longitud, ancho y largo, se multiplicaban entre sí, y el producto mismo se multiplicaba por 4/9. El resultado final de estas operaciones expresaba el tonelaje en toneladas de arqueo de la aduana belga de 1 1/2 m. cúbicos.

La mayor parte de las potencias marítimas adoptan hoy un sistema uniforme de arqueo. Es el *Sistema Moorsom*, al cual también el Gobierno belga dió su asentimiento en 1884. Una Comisión nombrada por este gobierno, ha fijado la relación media entre la tonelada del antiguo arqueo y la del nuevo. Esa relación es de 840 á 1,000; es decir que mil toneladas del antiguo arqueo equivalen á ochocientas cuarenta del nuevo.

El tonelaje de llegada alcanzaba apenas á la cifra de 500,000 en 1860, y había necesitado veinte años (1840-1860) para duplicarse. En 1867, era ya de 1:000,000; en 1871, de 1:500,000; en 1873, de 2:000,000, y subía progresivamente á 2:500,000 en 1876, á 3:000,000 en 1880, á 6:000,000 en 1897, y pasaba de 9:000,000 en 1904.

En Amberes se observa, como en todos los grandes puertos, el predominio cada vez más acentuado de la navegación á vapor, y del gran tonelaje de los buques. El número de llegadas de veleros era de 2,000 en 1874, y sólo de 531 en 1904. En los últimos 35 años el número anual de llegadas de buques se ha triplicado solamente, en tanto que el tonelaje se ha sextuplicado: consecuencia del aumento constante del tonelaje medio de los navíos.

CUADRO ESTADÍSTICO DE LAS LLEGADAS DE EMBARCACIONES DE MAR AL PUERTO DE AMBERES DESDE 1870

AÑOS	VELEROS			VAPORES			TOTALES			Tonelaje por embarcación.	
	Número	Tonelaje	Tonelaje por embarcación.	Número	Tonelaje	Tonelaje por embarcación.	Número	Tonelaje			
1870	2,377	611.979	257	1,745	774.904	444	4,122	1:386,883		336	
1871	3,065	765,125	249	2,099	1:058.990	504	5.164	1:824,115		353	
1872	1,974	559.102	283	2.219	1:082,551	488	4.193	1:641,653		392	Antiguo sistema de arqueo
1873	2,182	650,533	298	2.615	1:411.703	539	4.797	2:062,236		430	
1874	1,929	614,433	318	2.618	1:517.729	579	4.547	2:134,162		469	
1875	1,634	532.682	326	2,717	1:652.734	608	4,351	2:185,416		502	
1876	,534	546.978	356	3.016	1:980.719	656	4.550	2:527.697		556	
1877	,532	558.261	364	2,925	1:941.221	663	4,457	2:499,482		561	
1878	,538	610,582	397	3 045	2:169.374	712	4,583	2:779,956		607	
1879	,356	620,290	450	2 892	2:287.721	791	4.248	2:908,011		685	
1880	,468	612,991	417	3.158	2:504.763	792	4.626	3:117,754		674	
1881	47	515.287	448	2.963	2:423,194	818	4.110	2 938,481		715	
1882	1,149	507.772	442	3.292	2:945.522	894	4.441	3:453.294		778	
1883	989	417,860	422	3,700	3:440.074	929	4.689	3:857,934		823	
1884	935	557,698	596	3,874	3:544 365	915	4 809	4:102,063		853	

NUEVO SISTEMA DE ARQUEO

1884	935	477,481	511	3,874	3:034,365	783	4,809	3:512,040	730
1890	653	260,365	399	4,389	4:340,549	989	5,042	4:600,914	913
1896	473	218.969	463	5,008	5:738,779	1,146	5,481	5.957,748	1,087
1897	459	210,857	460	5,194	6:105.063	1,175	5,653	6:315,920	1,116
1898	475	266,497	561	5,256	6:242,977	1,187	5,731	6:509,474	1,135
1899	483	280,886	582	5,429	6:654,767	1,225	5,912	6:935,653	1,173
1900	412	241,202	585	5,332	6:551,693	1,228	5,744	6:792,895	1,182
1901	472	289,792	614	5,201	7:329,776	1,409	5,673	7:619,568	1,343
1902	480	286,249	596	5,606	8:268,359	1,474	6,086	8:554.606	1,405
1903	511	268,709	526	5,786	9:000,999	1,555	6,297	9:269,708	1,472
1904	531	264,032	497	5,321	9:136,303	1,717	6,419	9:550,883	1,488

TRÁFICO INTERNACIONAL DEL PUERTO DE AMBERES

VALORES TOTALES EN MILLARES DE FRANCOS

ENTRADAS

Años	Por mar	Por tierra y ríos	Totales
1870 . . .	551,601	119,120	670,721
1880 . . .	1:159,638	93,055	1:252,693
1890 . . .	1:295,333	176,598	1:471,931
1900 . . .	1:301,693	314,908	1:616,601
1903 . . .	—	—	2:011,261

SALIDAS

Años	Por mar	Por tierra y ríos	Totales
1870 . . .	277,815	113,776	391,591
1880 . . .	387,459	220,307	607,766
1890 . . .	611,569	326,886	938,455
1900 . . .	757,970	378,235	1:136,205
1903 . . .	—	—	1:802,299

CANTIDADES TOTALES EN TONELADAS DE 1000 KGS.

ENTRADAS

Años	Por mar	Por tierra y ríos	Totales (1)
1870 . . .	1:182,815	125,998	1:308,813
1880 . . .	2:504,725	190,806	2:695,531
1890 . . .	3:437,553	364,200	3:801,753
1900 . . .	5:492,204	893,061	6:385,265
1903 . . .	6:898,477	3:779,467	10:677,944

SALIDAS

Años	Por mar	Por tierra y ríos	Totales (2)
1870 . . .	369,364	293,386	662,750
1880 . . .	593,374	491,515	1:084,889
1890 . . .	1:269,289	680,316	1:949,605
1900 . . .	2:400,221	1:101,683	3:501,904
1903 . . .	5:505,619	2:927,341	8:432,960

II.—Organización y Administración

Mientras en los puertos ingleses la iniciativa privada domina en todos los detalles técnicos y financieros, y en Hamburgo y Bremen, la dirección de los puertos se halla en manos de las autoridades locales, en Bélgica, el sistema francés,—que centraliza en el Estado el manejo ó por lo menos el control de todas las grandes empresas de interés general,—marca ya algunos de los lineamientos principales de la organización y administración de sus puertos. Así, para el puerto de Amberes, el Estado belga ha tomado á su cargo la canalización del río Escalda que da acceso al puerto, dejando á las autoridades municipales sólo la ins-

(1) De numerosas investigaciones de la Cámara de Comercio de Amberes, resulta que las cantidades aquí indicadas hasta 1900 inclusive deben ser aumentadas de un 11 á 12 %, para representar el peso de *todas* las mercancías importadas.

(2) Las cifras de esta columna deben considerarse como mínimums.

talación y administración del puerto propiamente dicho. Este procedimiento que divide la carga y las responsabilidades, tiene, al lado de ciertos inconvenientes que inevitablemente resultan de la pluralidad de dirección, ventajas inmensas y bien demostradas. Se aprovecha todo el poder financiero del país en conservar y mejorar el acceso al puerto, en tanto que en las ciudades alemanas, los recursos locales tienen que hacer frente á erogaciones á veces enormes con un fin que no es exclusivamente local; y en Londres y Liverpool, las oficinas que tienen á su cargo la conservación y mejora de los canales de acceso á los puertos, sólo disponen de los impuestos de navegación y otros análogos, insuficientes casi siempre para su objeto. Por lo demás, en un país pequeño como lo es Bélgica, un puerto de la importancia del de Amberes desempeña un papel tan preponderante, que le es siempre fácil obtener la ayuda eficaz del Estado, cosa al contrario muy difícil en Francia, por ejemplo, donde el tesoro nacional tiene que atender á las necesidades de un gran número de puertos.

Respecto al control aduanero, Bélgica ocupa el término medio entre Alemania é Inglaterra.

En Alemania, gracias á la organización oficial del gremio de pilotos, hay una libertad y facilidad para la carga y descarga desde el punto de vista de la vigilancia aduanera, que contrasta muy curiosamente con el rigor de las autoridades similares de los puertos ingleses, de organización tan liberal en otras de sus fases. En Inglaterra, país librecambista, la noción de puerto franco no existe. De ahí que todos los puertos sean considerados como territorio aduanero. Y como una cantidad considerable de mercancías tienen que pagar derechos á su entrada al Reino Unido, á pesar del régimen librecambista, las revisaciones de aduana resultan en definitiva mucho más molestas que en los países francamente proteccionistas pero que han adoptado las zonas extraaduaneras para las mercancías de tránsito y para las que se destinan á la reexportación después de transformadas en las fábricas establecidas en aquellas zonas. La organización de las aduanas inglesas exige además la suspensión de todo trabajo en los docks desde las 6 p. m. hasta las 6 a. m. Las horas de trabajo de los empleados de aduana, durante las cuales están ellos

obligados á prestar gratuitamente sus servicios al tráfico, son de 9 a. m. á 4 p. m. Fuera de esas horas, es decir, desde las 6 á las 9 a. m. y desde las 4 á las 6 p. m., sólo es posible el tráfico mediante pago de un impuesto especial. Más allá de esos límites de tiempo, todo trabajo es imposible, aún queriendo retribuirlo los interesados; de modo que durante doce horas del día, ni aun las mercancías que más fácilmente se deterioran, como las frutas, etc., pueden ser cargadas ni descargadas.

En Amberes no existe zona franca, pero se ha conseguido suavizar bastante la estrictez de la vigilancia aduanera. Las mercancías se descargan casi totalmente en los quais, circunstancia que permite ya prescindir de la revisación á bordo. Además, otra disposición, imitada de las zonas francas de Hamburgo, Copenhague, etc., permite durante la noche la vigilancia aduanera sin interrupción del trabajo de carga y descarga de los buques: muchos de los quais, por lo menos los de la ribera del Escalda, están rodeados por una verja cuyas puertas se cierran al oscurecer, lo cual permite, entonces, sin peligros de fraude aduanero, todas las operaciones entre los buques y los quais.

La dirección y gestión del puerto están confiadas al Ayuntamiento Comunal de Amberes, presidido por el Burgomaestre ó Alcalde.

El colegio de los Directores *(Echevins)*, presidido también por el Burgomaestre, constituye una Comisión administrativa y ejecutiva. Los Directores, en número de cinco, son nombrados por el Ayuntamiento; el Burgomaestre es nombrado por el Rey.

Esta Comisión ejecutiva examina y prepara todos los asuntos que han de someterse al Ayuntamiento, cuyas resoluciones son, á su vez, sometidas á la sanción de la *Diputación permanente* de la provincia ó á la aprobación del Rey.

El Director de comercio se encarga de la gestión de todos los establecimientos marítimos, y de la policía del puerto. De él dependen el capitán comandante del puerto, sus oficiales y su personal.

El Director de obras públicas tiene entre sus atribuciones la dirección del servicio técnico del puerto, asesorado para ello por el ingeniero jefe municipal. Las dársenas y anexos, el utilaje del

puerto, y el personal y material de explotación, dependen del Director de obras públicas.

La policía de la rada, los faros y balizas, el pilotaje, la explotación de los ferrocarriles de los quais y el servicio de la aduana, dependen directamente del Estado.

Una Comisión consultiva especial compuesta de cinco funcionarios del Estado, de dos funcionarios de la administración comunal y de dos miembros de la Cámara de Comercio (sociedad privada), ha sido constituída con el fin de asegurar el buen acuerdo de los distintos servicios y facilitar la expedición de las cuestiones corrientes. Esta Comisión comprende, además de los dos miembros de la Cámara de Comercio: el director del servicio de explotación de los ferrocarriles del grupo de Amberes, el jefe del servicio de las estaciones comerciales, el ingeniero jefe del servicio local de vías y obras del ferrocarril, el director del pilotaje encargado de la policía marítima del Escalda y de la rada, el inspector de aduanas, el ingeniero jefe municipal y el capitán comandante del puerto.

La Comisión celebra una sesión por mes bajo la presidencia del Director de comercio ó, en su defecto, del Director de obras públicas.

El puerto se divide, en cuanto á la forma de la administración, en dos partes:

1.º Las instalaciones marítimas del Norte, que son propiedad de la ciudad y que han sido (con excepción de las antiguas dársenas) costeadas por ella exclusivamente. La ciudad costea estas instalaciones, y percibe todas las entradas.

2.º Los quais del Escalda y las dársenas del Sud para embarcaciones menores, construídos por el Estado pero explotados también por la ciudad en virtud de convenios celebrados en diversas épocas.

III.—Tarifas

Es indudable que de los factores artificiales de la prosperidad de Amberes, el principal es la habilísima combinación de las tarifas de transporte y de manipulación de la carga en el puerto.

Los gastos ocasionados por los derechos del puerto y las operaciones de descarga, son por de pronto excepcionalmente bajos. Tomemos un ejemplo típico: [1] un buque á vapor de carga, de 5.146 toneladas de registro neto, que transporta 5.000 toneladas de cereales, 3.000 toneladas de mercancías generales y 2.000 toneladas de maderas de construcción, tendría los siguientes gastos al desembarcar su carga en uno de los cuatro grandes puertos de Hamburgo, Bremerhaven, Londres ó Amberes:

	Hamburgo en £	Bremerhaven en £	Londres en £	Amberes en £
Derechos de puerto . .	411	347	398	228
Operaciones de descarga . .	442	385	592	404
Total . .	853	732	990	632

La diferencia á favor de Amberes es, como se ve, considerable. Las comunicaciones, además, son fáciles, tanto por ferrocarril como por navegación interior.

Amberes posee, gracias á estas circunstancias, un *hinterland* extensísimo que va mucho más allá de las fronteras belgas. Las producciones de ese *hinterland* son, por otra parte, variadísimas, al punto de que ha llegado á afirmarse que apenas existe un objeto manufacturado en el mundo que no pueda ser fabricado en el *hinterland* de Amberes.

Esta gran variedad de productos á transportar permite combinaciones de flete especialmente favorables. Vamos á demostrarlo con un ejemplo sencillo que tomamos del reciente trabajo sobre el puerto de Amberes publicado por la «Société Scientifique de Bruxelles». [2]

---

(1) De la Memoria sobre los puertos del N.O. de Europa, por el doctor Kurt Wiedenfeld (Véase la Noticia Bibliográfica al final de este trabajo).

(2) Anvers, par E. Dubois et M. Theunissen, Lovaina.

Supongamos un navío que cargue 1,800 toneladas y que pueda elegir entre un cargamento de mineral que ocupe 20 pies cúbicos por tonelada, un cargamento de crin vegetal que ocupe 130 pies cúbicos por tonelada, ó una combinación de las dos mercancías Supongamos, además, que el navío tiene una capacidad de 80,000 pies cúbicos, y que el flete neto sea de 8 francos para el mineral y de 11 francos para la crin vegetal.

Tomando un cargamento de mineral solo, el navío haría un flete de 14,500 francos, más ó menos. En crin vegetal no podría cargar más de 610 toneladas (y aun es dudoso que pudiera tomarlas, porque resultaría demasiado cargado arriba y muy poco estable), lo que equivaldría á un flete de 6,750 francos. Combinando, al contrario, los dos cargamentos, sería posible tomar 1,400 toneladas de mineral y 400 toneladas de crin vegetal, y obtener un flete total de 15,600 francos. Esta diferencia de flete acumulada durante un año puede importar hasta el 4 °/₀ del valor del navío. Si la combinación no pudiera hacerse, habría que elevar la tasa á 8.66 francos para el mineral y á 25 francos para la crin vegetal.

Hemos elegido un ejemplo sencillísimo, pero la conclusión que de él se desprende sigue siendo la misma, ya se trate de una combinación de mineral y de crin, ó de un cargamento de rieles, viguetas, maquinarias, tejidos, productos químicos, automóviles, tubos de fundición, vagones de ferrocarril, porcelanas y las mil y una mercancías que se exportan por Amberes.

En cambio, he aquí lo que ocurre en el puerto vecino de Rotterdam. Este puerto importa unos once millones de toneladas de mercancías, pero sólo consigue exportar alrededor de cinco millones. Rotterdam goza de un casi monopolio á la importación para el Rhin y la Westphalia, y sin embargo, los rieles, hierros y otros productos que se transportan por agua con menos gasto desde esas dos provincias hasta Rotterdam que hasta Amberes, pasan por este último puerto, únicamente porque en él se pueden realizar mejores combinaciones de fletes y lograr así concesiones imposibles de obtener en Rotterdam. Ciertos productos holandeses y hasta rotterdameses transitan por Amberes.

Al ocuparnos de la estadística del puerto de Amberes dimos ya algunas explicaciones sobre el sistema de arqueo empleado en Bélgica. Los derechos de navegación y otros que se aplican á la capacidad de los navíos, se refieren siempre al sistema Moorsom (véase página 509).

A.—DERECHOS DE NAVEGACIÓN EN GENERAL [1]

Estos derechos los percibe la ciudad de Amberes.

Embarcaciones de mar.—Las embarcaciones de mar que entran en las dársenas pagan un derecho único de 0.50 francos por tonelada, cualquiera que sea el número de viajes efectuados en el curso del año.

Mediante el pago de ese derecho los navíos pueden permanecer en las dársenas durante dos meses. Transcurrido ese plazo los navíos pagan seis céntimos por tonelada y por mes. Las fracciones de mes se computan como meses enteros.

Las embarcaciones de mar que cargan ó descargan en rada ó en un quai del río, así como los navíos de las líneas regulares admitidos en las dársenas, pagan por tonelada de registro neto:

Por cada uno de los 10 primeros viajes . .	fr.	0.30	por ton.
» » » » » 10 viajes subsiguientes.	»	0.20	» »
» » » » » viajes ulteriores . .	»	0.14	» »

Para que esta reducción sea aplicable, los viajes deben efectuarse dentro del período de doce meses, contados á partir de la primer llegada.

Los navíos que quedan en rada y no hacen ninguna operación, están exentos de todo derecho. Lo mismo ocurre con los navíos con destino á la parte del río aguas arriba del puerto, y que se ven obligados á trasbordar parte de su carga á otras embarcaciones alijadoras, con tal que éstas remonten también el río.

Barcos del interior.—Los veleros y vapores del interior, com-

---

(1) Reglamento del 22 de junio de 1861, modificado el 22 de octubre de 1877, el 7 de diciembre de 1895 y el 9 de enero y 14 de marzo de 1896.

prendidos los remolcadores que entran en las dársenas del Norte, pagan por tonelada:

Los de menos de 50 toneladas, francos 0.08, cualquiera que sea el número de viajes efectuados en el curso del año.

Los de 50 toneladas, ó más:

Por el 1.er viaje	fr.	0.25
» » 2.° »	»	0.22
» » 3.er »	»	0.17
» » 4.° »	»	0.12
» » 5.° y por cada viaje ulterior	»	0.05

Mediante el pago de este derecho, los barcos del interior pueden permanecer dos meses en las dársenas. Transcurrido este plazo, tienen que pagar 0.05 francos por tonelada cada mes. Toda fracción de mes se computa como un mes entero.

B.—REMOLCAJE EN LAS DÁRSENAS

El remolcaje de navíos en el interior de las dársenas se efectúa por el servicio del puerto mediante 15 embarcaciones á vapor, de capacidad y tipos variables. Cuatro de ellas están especialmente construídas para romper el hielo en las dársenas, en los inviernos rigurosos Con este fin se las lastra á popa, de manera que la parte anterior de la embarcación suba sobre el hielo; éste se rompe entonces por efecto del peso del remolcador. Otras cuatro de dichas embarcaciones están provistas de una potente bomba á vapor, y sirven especialmente para prestar socorro en caso de incendio ó de aparecer vías de agua en un navío.

La Administración no asume ninguna especie de responsabilidad por averías ó perjuicios que eventualmente cause el remolcaje, sea á los navíos, sea á las instalaciones marítimas, pues su intervención se limita á suministrar la fuerza motriz.

Estos remolcadores están bajo vapor desde la mañana, y se hallan á la disposición de los ¡interesados durante las horas reglamentarias del servicio del puerto: del 1.° de abril al 1.° de octubre, desde las 6 a. m. hasta las 7 p. m.; del 1.° de octubre al 1.° de abril, desde las 7 a. m. hasta las 6 p. m.

El remolcaje da lugar, según los casos, á la aplicación de las cinco tarifas siguientes:

	A	B	C	D	E
Navíos de 85 toneladas ó menos	fr. 2	fr. 4	fr 6	fr. 8	fr. 1
» » 85 á 171 toneladas	5	7	9	11	2
» » 172 » 342 »	8	10	12	15	4
» » 343 » 514 »	11	14	16	20	6
» » 515 » 685 »	14	18	20	25	9
» » 686 » 856 »	17	22	25	30	12
» » 857 » 1.027 »	20	25	30	35	15
» » 1,028 » 1.119 »	23	28	35	40	18
» » 1,200 » 1,370 »	26	31	40	45	21
» » 1,371 » 1,541 »	29	34	45	50	24
» » 1,542 » 1.712 »	32	37	50	55	27
» » más de 1,712 »	35	40	55	60	30

Las tarifas se aplican según el punto de partida y el punto de destino del navío remolcado, de acuerdo con el siguiente cuadro:

DESTINO DE LOS NAVÍOS REMOLCADOS	PUNTO DE PARTIDA					
	Antigua pequeña dársena.	Antigua gran dársena	Dársena del Kattendijk.	Dársena aux Bois.	Dársena de la Campine	Dársena Asia
Dársena Guillaume . .	E	A	B	C	D	D
» Bonaparte . .	A	E	A	B	C	C
» del Kattendijk	B	A	E	A	B	B
» aux Boix. . .	C	B	A	E	A	A
» de la Campine.	D	C	B	A	E	B
» Asia	D	C	B	A	B	E

La tarifa E se aplica además en los casos siguientes:

Para remolcar un navío desde la cabeza de la esclusa marítima hasta la antigua dársena, y trayecto inverso; desde la dársena-esclusa del Kattendijk hasta la esclusa del Kattendijk, y trayecto inverso; para remolcar un navío dentro de una dársena.

Existe también una tarifa especial, fijada por convenio entre el Gobierno y la Administración comunal de Amberes, para el remolcaje de los barcos del interior en el canal de la Campine, entre la nueva esclusa número 6 y la dársena-esclusa del Kattendijk.

Esa tarifa es como sigue:

Barcos vacíos	fr.	0 50
Barcos cargados, de menos de 10 toneladas	»	0 50
» » » 10 á 50 »	»	1 00
» » » 51 » 100 »	»	1 50
» » » 101 » 150 »	»	2 00
» » » 151 » 200 »	»	2 50
» » » más de 200 »	»	3 00

Cuando se desea hacer uso de los remolcadores fuera de las horas de servicio, hay que entregar al Capitán del Puerto, además de los gastos ordinarios de remolcaje, la suma de 25 francos, destinada á la Caja comunal.

C.—PILOTAJE

El pilotaje de los navíos es obligatorio. Se efectúa concurrentemente por pilotos belgas y holandeses.

No están sometidos á la obligación de tomar un piloto: los buques de guerra; las embarcaciones de placer pertenecientes á clubs náuticos; las embarcaciones de mar en lastre y cuyo calado no alcance á 19 decímetros; los navíos de cabotaje del río; los vapores que efectúan el servicio de remolque, á condición de que no hagan operaciones comerciales; y en fin, los barcos destinados á la pesca del arenque, del bacalao, etc.

Los derechos de pilotaje se han fijado de acuerdo con las disposiciones del tratado concluído entre Bélgica y los Países Bajos el 12 de mayo de 1863 para el rescate del peaje en el Escalda. Esos derechos son los mismos para los navíos de todas las naciones. Su cobro se hace efectivo por los agentes del Gobierno y por cuenta de éste. Varían según el navío sea á vela, á vapor, ó llevado á remolque; dependen del calado de las embarcaciones, y difieren

según la época del año. La tarifa de invierno se aplica desde el 1.° de octubre, y la de verano desde el 1.° de abril.

Se acuerdan también algunas reducciones y exoneraciones en casos excepcionales previstos en los reglamentos. Todos los derechos de pilotaje sufren una rebaja de 50 % en caso de arribada forzosa.

Se ha indicado la conveniencia de que esos mismos derechos se elevaran en un 50 %, cuando el arrastre de los hielos es bastante considerable para dificultar la marcha de los navíos ó hacerla peligrosa. También sería justo aumentar los derechos de pilotaje para los navíos difíciles de gobernar por insuficiencia de lastre, por alguna avería del timón ó aparejos, etc.

Tarifa de los derechos de pilotaje para el Escalda entre el mar y la rada de Flesinga

Calado en decímetros	SALARIO DE VERANO			SALARIO DE INVIERNO		
	A vela	A remolque	A vapor	A vela	A remolque	A vapor
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
15	15 24	14 18	13 33	20 32	19 05	17 78
16	16 08	15 03	13 97	21 16	19 89	18 62
17	16 93	15 87	14 81	22 01	20 74	19 26
18	18 62	17 35	16 30	23 70	22 22	20 74
19	20 32	19 05	17 78	25 40	23 92	22 22
20	22 01	20 53	19 26	27 94	26 24	24 55
21	23 70	22 22	20 74	30 48	28 57	26 67
22	25 40	23 70	22 22	33 02	30 90	28 99
23	27 09	25 40	23 70	35 56	33 44	31 11
24	28 78	27 09	25 19	38 10	35 77	33 44
25	31 32	29 42	27 51	40 63	38 10	35 56
26	33 86	31 75	29 63	44 02	41 27	38 52
27	36 40	34 07	31 75	47 41	44 44	41 48
28	38 94	36 61	34 07	50 79	47 62	44 44
29	42 33	39 58	37 04	55 87	52 49	48 89
30	45 71	42 96	40 —	69 95	57 14	53 33
31	49 95	46 77	47 60	66 03	61 80	57 78
32	54 18	50 79	47 41	71 11	66 67	62 22
33	58 41	54 81	51 22	76 19	71 53	66 67
34	62 65	58 84	54 81	81 27	79 19	71 11
35	66 88	62 65	58 41	86 25	81 06	75 56
36	71 11	66 67	62 22	91 43	85 71	80 —
37	75 34	70 69	66 03	96 51	90 58	84 44
38	79 58	74 71	69 63	103 28	96 93	90 37
39	84 66	79 37	74 07	110 05	103 28	96 30
40	91 43	85 71	80 —	120 21	112 80	105 19
41	99 89	93 76	87 41	130 37	122 33	114 07
42	108 36	101 59	94 81	140 53	131 85	122 96
43	116 83	109 63	102 22	152 38	142 86	133 33
44	125 29	117 46	109 63	164 23	154 07	143 70
45	135 45	126 98	118 52	176 08	165 08	154 07
46	145 61	136 51	127 41	191 32	179 47	167 41
47	155 77	146 03	136 30	206 56	193 65	180 74
48	165 93	155 56	145 19	223 49	209 52	195 56
49	182 86	171 43	160 —	240 42	225 40	210 37
50	199 79	187 30	174 81	260 74	244 44	228 15
51	216 72	203 17	189 63	281 06	263 49	245 93
52	233 65	219 05	204 44	301 38	282 54	263 70
53	250 58	234 92	219 26	321 69	301 59	281 48
54	267 51	250 79	234 07	345 40	323 81	302 22
55	284 44	266 67	248 89	370 79	347 51	324 44
56	304 76	285 71	266 67	396 19	371 43	346 67
57	330 16	309 63	288 89	428 36	401 69	374 81
58	355 56	333 33	311 11	462 22	433 44	404 44
59	389 42	365 08	340 —	506 24	474 71	442 96
60	423 28	396 83	370 37	550 26	515 98	481 48
Por cada decímetro más.	25 40	23 75	22 22	33 86	31 75	29 63

Tarifa de los derechos de pilotaje para el Escalda entre la rada de Flesinga y el mar

Calado en decímetros	SALARIO DE VERANO			SALARIO DE INVIERNO		
	A vela	A remolque	A vapor	A vela	A remolque	A vapor
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
15	11 01	10 37	9 74	13 54	12 70	11 85
16	11 85	11 01	10 37	13 39	13 54	13 70
17	12 70	11 85	11 22	15 24	14 39	13 33
18	13 54	12 70	11 85	16 08	15 03	14 18
19	14 39	13 54	12 70	16 93	15 87	14 81
20	15 24	14 18	13 33	17 78	16 72	15 66
21	16 08	15 03	14 18	18 62	17 57	16 30
22	16 93	15 87	14 81	20 31	19 05	17 78
23	18 62	17 57	16 30	22 01	20 74	19 26
24	20 31	19 05	17 78	23 70	22 22	20 74
25	22 01	20 74	19 26	25 40	23 92	22 22
26	23 70	22 22	20 74	27 09	25 40	23 70
27	25 40	23 92	22 22	28 78	27 09	25 19
28	27 09	25 40	23 70	30 48	28 57	26 67
29	28 78	27 09	25 19	32 17	30 26	28 15
30	30 48	28 57	26 67	33 86	31 75	29 63
31	32 17	30 26	28 15	35 56	33 44	31 11
32	33 86	31 75	29 63	37 25	34 92	32 59
33	35 56	33 44	31 11	38 94	36 61	34 07
34	37 20	34 92	32 59	41 48	38 94	36 40
35	38 94	36 61	34 07	44 02	41 27	38 52
36	41 48	38 94	36 19	46 56	43 60	40 85
37	44 02	41 27	38 52	49 10	46 14	42 96
38	46 56	43 60	40 85	51 64	48 47	45 29
39	49 10	46 14	42 96	54 18	50 79	47 41
40	51 64	48 47	45 29	57 57	53 97	50 37
41	54 18	50 79	47 41	60 95	57 14	53 33
42	56 72	53 12	49 74	64 34	60 32	56 30
43	59 26	55 66	51 85	67 72	63 49	59 26
44	61 80	57 99	54 18	72 80	68 36	63 70
45	67 72	63 49	59 26	77 88	73 02	68 15
46	76 19	71 53	66 67	84 66	79 37	74 07
47	84 66	79 37	74 07	94 81	88 89	82 96
48	94 81	88 89	82 96	108 36	101 59	94 81
49	108 36	101 59	94 81	121 90	114 29	106 67
50	121 90	114 29	106 67	135 45	126 98	118 52
51	135 45	126 98	118 52	152 38	142 86	133 33
52	152 38	142 86	133 33	169 31	158 73	148 18
53	169 31	158 73	148 18	186 24	174 60	162 96
54	186 24	174 60	162 96	203 17	190 48	177 78
55	203 17	190 48	177 78	223 49	209 52	195 56
56	223 49	209 52	195 56	243 81	228 57	213 35
57	243 81	228 57	213 35	264 13	247 61	231 11
58	264 13	247 61	231 11	284 44	266 67	248 89
59	284 44	266 67	248 89	304 76	285 71	266 67
60	304 76	285 71	266 67	325 08	304 76	284 44
Por cada decímetro más.	20 31	19 05	17 78	20 31	19 05	17 78

Tarifa de los derechos de pilotaje para el Escalda, de Flesinga á Amberes y viceversa

Calado en decímetros	SALARIO DE VERANO			SALARIO DE INVIERNO		
	A vela	A remolque	A vapor	A vela	A remolque	A vapor
	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
15	24 »	22 »	21 »	29 »	27 »	25 »
16	26 »	24 »	22 »	30 »	28 »	26 »
17	27 »	25 »	24 »	31 »	29 »	27 »
18	29 »	27	25 »	32 »	30 »	28 »
19	30 »	28 »	27 »	35 »	33 »	31 »
20	32 »	30 »	28 »	38 »	35 »	33 »
21	35 »	33 »	31 »	41 »	38 »	36 »
22	38 »	35 »	33 »	44 »	41 »	38 »
23	41 »	38 »	36 »	46 »	43 »	40 »
24	44 »	41 »	38 »	49 »	46 »	43 »
25	46 »	43 »	40 »	51 »	48 »	45 »
26	49 »	46 »	43 »	54 »	51 »	48 »
27	51 »	48 »	45 »	58 »	54 »	50 »
28	54 »	51 »	48 »	60 »	56 »	52 »
29	58 »	54 »	50 »	62 »	58 »	55 »
30	60 »	56 »	52 »	64 »	60 »	56 »
31	62 »	58 »	55 »	68 »	64 »	59 »
32	64 »	60 »	56 »	71 »	67 »	62 »
33	68 »	64 »	59 »	73 »	68 »	64 »
34	71 »	67 »	62 »	76 »	71 »	66 »
35	73 »	68 »	64 »	78 »	73 »	69 »
36	76 »	71 »	66 »	82 »	76 »	71 »
37	78 »	73 »	69 »	85 »	79 »	74 »
38	82 »	76 »	71 »	88 »	82 »	77 »
39	85 »	79 »	74 »	91 »	85 »	80 »
40	88 »	82 »	77 »	98 »	92 »	86 »
41	91 »	85 »	80 »	103 »	97 »	90 »
42	98 »	92 »	86 »	108 »	101 »	94 »
43	103 »	97 »	90 »	114 »	106 »	99 »
44	108 »	101 »	94 »	118 »	111 »	104 »
45	114 »	106 »	99 »	126 »	118 »	110 »
46	118 »	111 »	104 »	130 »	122 »	114 »
47	126 »	118 »	110 »	135 »	127 »	118 »
48	130 »	122 »	114 »	142 »	133 »	125 »
49	135 »	127 »	118 »	149 »	139 »	130 »
50	142 »	133 »	125 »	156 »	146 »	136 »
51	149 »	139 »	130 »	162 »	152 »	142 »
52	156 »	146 »	136 »	170 »	159 »	148 »
53	162 »	152 »	142 »	176 »	165 »	154 »
54	170 »	159 »	148 »	183 »	172 »	160 »
55	176 »	165 »	154 »	190 »	178 »	166 »
56	183 »	172 »	160 »	197 »	184 »	172 »
57	190 »	178 »	166 »	203 »	190 »	178 »
58	197 »	184 »	172 »	210 »	196 »	183 »
59	203 »	190 »	178 »	217 »	203 »	190 »
60	210 »	196 »	183 »	223 »	209 »	195 »
Por cada decímetro más	7 »	6 »	5 »	7 »	6 »	5 »

La medición del calado del barco da lugar á un derecho fijo de frs. 0.53 á la entrada y á la salida.

Por la permanencia de un piloto á bordo en rada, se paga una indemnización de frs. 4.23.

El pilotaje desde la rada hasta las dársenas y viceversa y el pilotaje para los cambios de fondeadero, dan lugar á los derechos siguientes:

Embarcaciones pequeñas, del tipo de las balandras, goletas, etc.	de frs.	1.75 á 2.50
Navíos de tres mástiles	»	3.00
Buques á vapor	»	2.50

Esta tarifa se aplica á las embarcaciones que se trasladan de la rada á la embocadura de las dársenas y viceversa.

Las embarcaciones que pasan por el río para ir de una dársena á otra, pagan el doble.

Los servicios de pilotaje efectuados de noche dan lugar á la percepción de un derecho doble del que corresponde á la misma categoría de servicios cuando éstos se efectúan durante el día.

D.—DERECHOS DE LUCES Y FANALES

Independientemente de los derechos de pilotaje, los gobiernos belga y holandés percibían en otro tiempo un derecho de luces y fanales, de 11 céntimos por tonelada y aplicable á todos los navíos que utilizaban el río Escalda recorriendo el trayecto entre el mar y un punto del territorio belga ó vice versa. Desde 1896 este derecho ya no existe. Tampoco se cobran derechos de boyas y balizas.

E.—DERECHOS DE POLICÍA MARÍTIMA

La tarifa, sin distinción de pabellón, es la siguiente:

Revisión á la entrada	frs.	6.00
más frs. 0.50 por hombre de la tripulación.		
Revisión á la salida	»	2.00

Cada visación del registro de tripulantes . .	frs.	1.00
Arresto de un marinero desertor ó refractario y transporte á bordo (á pagar por el capitán ó el cónsul que haya pedido el arresto) .	»	12.00
Encadenamiento de un navío (á pagar por la parte actora)	»	12.00
Presencia del Comisario marítimo en el acto del licenciamiento de una tripulación . .	»	8.00

F.—DESEMBARCO Y DEPÓSITO PROVISORIO DE EXPLOSIVOS

Se paga por estas operaciones un derecho de frs. 8.47.

G.—LASTRAJE Y DESLASTRAJE

Cuando se desea lastrar ó deslastrar un buque, su capitán, en persona ó por medio de un corredor, tiene que prestar la declaración correspondiente, indicando: 1.° La cantidad de lastre que necesita ó que quiere descargar; 2.° el día y la hora en que desea empezar la operación; 3.° el sitio en que se halla su buque.

Los botes lastradores, colocados á lo largo del buque, son descargados ó cargados por la tripulación. En caso de ser insuficiente el número de tripulantes para que la operación se haga con rapidez, el capitán está obligado á tomar las medidas necesarias para subsanar esa insuficiencia.

El costo de cada carga de dos toneladas de lastre de arena, se fija como sigue:

Para el lastraje

En rada	frs.	2.10
En las dársenas ó junto al quai	»	2.25

Para el deslastraje

En rada	frs.	1.40
En las dársenas ó junto al quai	»	1.55

Con un aumento de 15 % para las embarcaciones de mar.

Cuando el lastraje y deslastraje se realizan por trasbordo de un navío á otro, sin empleo de los botes lastradores, los derechos se reducen de acuerdo con la siguiente tarifa:

A pagar por el capitán del buque que deslastra

En rada	frs.	0.28
En las dársenas ó junto al quai	»	0.30

Por el capitán del buque que recibe el lastre

En rada	frs.	0.55
En las dársenas ó junto al quai	»	0.60

Cuando el lastraje y deslastraje se realizan sin intervención de los botes lastradores, pero de modo que no sea por trasborde, los derechos se fijan así:

A pagar por el navío que recibe el lastre

En rada	frs.	1.10
En las dársenas ó junto al quai	»	1.20

Por el navío que deslastra

En rada	frs.	0.55
En las dársenas ó junto al quai	»	0.60

Todos los derechos que se acaban de detallar, se aplican también en el caso de emplearse para el lastre de los navíos escombros de edificios ó canteras, guijarros, ú otras materias similares, así como en el caso de deslastrar estas materias.

H.—VISITA SANITARIA

La visita sanitaria, que se efectúa en Doel, sólo se impone á los navíos de procedencia sospechosa ó á cuyo bordo han ocurrido durante el viaje casos de enfermedades contagiosas. Esta visita y las formalidades de cuarentena no traen aparejado ningún gasto á cargo del buque.

I.—CARGA Y DESCARGA DE LOS BUQUES

El tonelaje de registro determina el tiempo durante el cual los navíos que cargan ó descargan pueden ocupar un lugar junto al quai ó en los accesos á las dársenas. Ese tiempo, indicado en los cuadros que siguen, empieza á contarse desde el día siguiente al de la amarradura del buque, á menos que el capitán demuestre que la aduana se negó á darle el permiso necesario, y salvo el caso de fuerza mayor comprobado por el Consejo Comunal.

Para el embarco

Toneladas de registro	VELEROS Días hábiles		Toneladas de registro	VAPORES Días hábiles	
	Verano	Invierno		Verano	Invierno
100	6	7	100	4	5
200	10	12	200	6	7
300	12	15	300	7	8
400	14	18	400	8	9
500	16	20	500	8	10
600	17	22	600	9	11
700	18	23	700	9	11
800	19	24	800	9	11
900	20	25	900	9	11
1,000	21	26	1,000	9	11
1,100	21	26	1,100	10	12
1,200	22	27	1,200	10	12
1,300	22	27	1.300	10	12
1,400	23	28	1,400	11	13
1,500	23	28	1.500	12	14
1,600	24	29	1.600	12	14
1,700	24	29	1,700	12	15
1,800	25	30	1,800	12	15
1,900	25	30	1.900	13	16
2,000	26	31	2,000	13	16
2,100	26	31	2,100	13	16
2,200	27	32	2,200	14	16
2,300	27	32	2,300	14	17
2,400	28	33	2,400	14	17
2,500	28	33	2,500	14	18
2,600	29	34	2.600	14	18
2 700	29	34	2,700	15	18
2,800	30	35	2,800	15	18
2,900	30	35	2,900	15	18
3,000	31	36	3,000	15	18
3,100	31	36	3.100	15	19
3,200	32	37	3,200	15	19
3,300	32	37	3,300	15	19
3,400	33	38	3.400	15	19
3,500	33	38	3,500	15	19

Para el desembarco

Toneladas de registro	VELEROS — Tarifa general — Días hábiles — Verano	VELEROS — Tarifa general — Días hábiles — Invierno	Granos y semillas — Días hábiles. Verano, Invierno. Plazo único.	Nitrato — Días hábiles. Verano, Invierno. Plazo único.	Cueros salados — Días hábiles. Verano, Invierno. Plazo único.	Madera de quebracho, de tintura y raíces.	Maderas de construcción.	VAPORES — Tarifa general — Días hábiles — Verano	VAPORES — Tarifa general — Días hábiles — Invierno	Min'ales de zinc y de plomo — Días hábiles Verano, Invierno. Plazo único
100	3	4	4	2	6	En vista de la dificultad que presentan estos artículos para la descarga, no se fijan plazos; se deja á la apreciación del capitán del puerto combinarlos con espíritu de tolerancia, pero tratando de que el desembarco se haga con regularidad y sin interrupciones.	El desembarco se hará á razón de: Para los vapores, 412 pies cúbicos por hora y por escotilla ó porta. Para los veleros, 330 » » » » » » »	2	3	2
200	5	7	7	4	8			3	4	3
300	7	9	9	6	11			3	4	3
400	8	10	10	8	14			4	5	4
500	8	10	10	10	16			4	5	4
600	9	11	11	12	18			4	5	4
700	9	11	11	14	20			5	6	5
800	10	13	12	16	22			5	6	5
900	10	13	13	16	24			5	6	6
1,000	11	14	13	17	26			6	8	6
1,100	11	14	14	18				6	8	7
1,200	12	15	14	19				6	8	8
1,300	12	15	15	19				7	9	8
1,400	12	15	15	19				7	9	9
1,500	13	17	16	21				7	9	10
1,600	13	17	17	21				8	10	10
1,700	13	17	18	21				8	10	11
1,800	14	18	20	22				8	10	12
1,900	14	18	21	23				8	10	12
2,000	14	18	22	23				9	11	13
2,100	15	19	23	24				9	11	13
2,200	15	19	25	24				9	11	14
2,300	15	19	26	24				9	11	15
2,400	16	20	27	25				10	12	15
2,500	16	20	28	25				10	12	16
2,600	16	20	29	25				10	12	17
3,700	17	21	30	26				10	12	17
2,800	17	21	31	27				10	12	18
2,900	17	21	32	28				10	13	19
3,000	18	23	33	29				11	13	19
3,100	18	23	34	29				11	13	20
3,200	18	23	36	30				11	14	20
3,300	19	24	37	31				11	14	21
3,400	19	24	38	32				11	14	22
3,500	19	24	39	33				11	14	22

La Administración se reserva siempre el derecho de hacer desamarrar ó cambiar de sitio los buques, según las necesidades del servicio del puerto.

Cuando un navío no ha terminado su carga ó descarga en los plazos indicados, el capitán paga á título de multa un derecho suplementario de francos 0.10 por tonelada, con un mínimum de 25 francos. Además, el Capitán del puerto ordena el traslado del navío á otro lugar. Si esta orden no se ejecuta inmediatamente, el Capitán del puerto dispone él mismo la maniobra á expensas del navío y sin responsabilizarse de los riesgos de la operación. En fin, los navíos que permanecen junto al quai sin trabajar, por más de tres días hábiles, y sin motivos legítimos según la Administración, son enviados al largo para dar lugar á los otros navíos que esperan su turno.

J.—TARIFA DE LAS GRÚAS

Grúas hidráulicas fijas y grúa titán de 120 toneladas.—Esta tarifa se expresa en francos por la fórmula $P\sqrt{P}$, siendo P el peso del fardo en toneladas. Así, para un fardo de 25 toneladas, la tasa que debe pagarse es $25\times\sqrt{25}=125$ francos.

Grúas fijas á brazo.—La tarifa de estas grúas es la anterior disminuída en un 30 °/o.

Grúas hidráulicas móviles.—Si la Administración se encarga también de la maniobra: 20 francos por día, 10 por medio día, 6 por cuarto de día.

Si el locatario se encarga de la maniobra: 15 francos por día, 7.50 por medio día, 5 por cuarto de día.

La Administración no suministra el personal necesario para el funcionamiento de las grúas los domingos y días de fiesta ni durante las horas de la noche. Los que desean emplear obreros en esos días y horas deben pagar á estos agentes directamente, sin intervención de la Administración, los siguientes salarios: domingos y días de fiesta, por medio día ó menos de medio día, francos 2.50; por día, francos 5.00; de noche, entre 7 p. m. y 7. a. m., francos 0.50 por hora.

El uso de la grúa se paga en esos casos á razón de francos 2.50 por hora.

K.—DIQUES DE CARENA

La Administración no toma á su cargo ningún trabajo de reparación de buques; se limita á alquilar sus diques.

No responde de ningún accidente ó perjuicio causado á las personas, navíos ó mercancías por el empleo de los diques ó de los utensilios y aparatos suministrados por el jefe del servicio.

Si un buque permanece más de catorce días, la tasa para los días que siguen al décimocuarto se eleva al doble de la correspondiente, según la tarifa, á ese décimocuarto día.

Una fracción de día se cuenta por un día entero.

Por los días domingos y feriados no se paga derecho, á menos que se haya trabajado en dichos días.

TARIFA

TONELAJE DE LOS NAVÍOS	Para los navíos que entran y salen dentro de las 24 horas.	Para dos días de permanencia, por día.	Para tres días de permanencia, por día.	Para los días siguientes, por día.
	Francos	Francos	Francos	Francos
85 tons ó menos. . .	70	50	45	25
86 á 128 ton. . .	105	70	60	30
129 » 171 » .	140	85	80	33
172 » 214 » . .	175	95	90	36
215 » 257 » . .	180	105	100	39
258 » 300 » . .	210	120	115	41
301 » 342 » . .	240	135	130	44
343 » 385 » . .	270	145	140	47
386 » 428 » . .	300	160	150	50
429 » 514 » . .	360	190	176	54
515 » 599 » . .	420	220	203	58
600 » 685 » . .	480	250	229	62
686 » 771 » . .	540	280	255	66
772 » 856 » .	600	310	283	70
857 » 942 » . .	660	340	297	77
943 » 1,027 » . .	720	370	311	84
1.028 » 1,113 » . .	780	400	324	91
1.114 » 1.119 » . .	840	430	337	98
1.200 » 1,284 » . .	900	460	350	105
1,285 » 1,370 » . .	940	480	367	108
1.371 » 1,455 » . .	980	500	384	111
1.456 » 1.541 » . .	1,020	520	401	114
1.542 » 1.627 » . .	1,060	540	417	117
1.628 » 1,712 » . .	1.100	560	433	120
Por cada 85 tons. más . .	40 francos más	25 francos más	20 francos más	5 francos más

L.—QUAIS, GALPONES Y ALMACENES

Los galpones establecidos á lo largo de los quais del río y de las dársenas se hallan á disposición del comercio para reparo de las mercancías.

Las mercancías desembarcadas pueden permanecer gratuitamente sobre el quai durante cinco días hábiles contados desde el día siguiente al del desembarco.

Las mercancías destinadas al embarco pueden permanecer también cinco días hábiles gratuitamente sobre el quai, antes de empezar el navío el embarco y durante éste.

Las mercancías que no han podido embarcarse gozan de la gratuidad del depósito durante un día hábil; esas mismas mercancías sólo pueden gozar de la gratuidad de depósito para el embarco, por segunda y última vez.

Pasados esos plazos, las mercancías depositadas en quai cubierto pagan:

fr. 0.02 por m^2 y por día durante los 5 primeros días
» 0 10 » » » » » » » 10 días siguientes
» 0.20 » » » » » para los días ulteriores.

Sobre los quais no cubiertos, los derechos se reducen en un cincuenta por ciento. La misma reducción se aplica á los productos metalúrgicos (rieles, vigas, fundición en bruto, etc.), al embarco.

La superficie se mide incluyendo los vacíos, pero despreciando las fracciones de metro cuadrado.

Algunas mercancías deben apilarse en condiciones previstas: á 1 m. de altura para los rieles, 0.75 m. para los palastros, 1 m. para el alambre, 3 m. para granos, semillas, arroz y café en bolsas, etc.

En cuanto á los almacenes, -de los cuales la ciudad de Amberes posee varios,—las tarifas para el depósito de mercancías en ellos, prevén una gran variedad de casos. En el *Entrepôt Royal*, las mercancías que no figuran en la nomenclatura especial de las tarifas pagan por mes:

fr. 0.08 por 100 kg. cuando se trata de mercancías que á su entrada al reino de Bélgica sufren un impuesto al peso;

fr. 0.08 por 100 francos para las mercancías que pagan un impuesto de entrada *ad-valorem*.

fr. 0.08 por cada cien piezas para las mercancías gravadas con un impuesto de entrada calculado sobre el número de piezas;

fr. 0.08 por cada 100 litros para las mercancías que pagan el impuesto de entrada por volumen.

También pueden obtenerse, bajo ciertas restricciones, contratos de arriendo por un año, un semestre ó un trimestre, de locales ó emplazamientos especiales para el depósito de mercancías. La principal restricción para el arriendo de estos locales es la que fija el mínimum de la superficie arrendada (31 metros cuadrados, que se reducen á 25 para los sótanos).

En los almacenes de la *Compañía de Almacenes Generales de Amberes*, la tarifa para los arriendos de un año de duración, es la siguiente:

Piso bajo,	por	metro	cuad.	y por	mes . . .	fr. 1.00
1.° y 2.° pisos	»	»	»	»	» . . .	» 0.65
3.° y 4.°	»	»	»	»	» . . .	» 0.55
Pisos superiores	»	»	»	»	» . . .	» 0.50
Sótanos	»	»	»	»	» . . .	» 0.45

Existen también en la ciudad numerosos almacenes particulares á la disposición del comercio, especialmente para las lanas.

CAPITULO IX

PUERTO DE GÉNOVA

Sección I.—**Descripción general. Historia. Estadística**

La ley de 2 de abril de 1885 divide los puertos marítimos de Italia en dos categorías.

Pertenecen á la primera categoría los puertos y playas que interesan á la seguridad de la navegación general y son utilizados única ó principalmente como refugio, así como los que interesan única ó principalmente á la defensa militar y á la seguridad del Estado.

A la segunda categoría pertenecen los puertos y playas que sirven esencialmente al comercio. Éstos se subdividen en cuatro clases, según su importancia (artículo 2.° de la ley citada).

El puerto de Génova figura en la primera clase de la segunda categoría, y ocupa el quinto puesto entre los grandes puertos del continente europeo.

Condiciones topográficas é hidrográficas.

El puerto presenta en su conjunto la forma de un semicírculo de unos 1,500 metros de diámetro, rodeado de un anfiteatro de montañas cuyos flancos descienden con rápida pendiente al mar.

El fondo marino á lo largo del perímetro del puerto está constituído por materias consistentes arcilla, conglomerados, roca

calcárea); pero avanzando un poco mar adentro se encuentran materias sueltas (fango, arena finísima, guijarros). La profundidad del agua, que es de 12 metros más ó menos en la boca del puerto interior, alcanza á 27 metros en la punta del muelle «Ducca di Galliera».

El viento reinante es el Sudeste; el dominante, el Sudoeste. Sin embargo, durante el invierno soplan frecuentemente y con violencia los vientos del Norte y del Nordeste.

El sector de máxima travesía, es decir, el ángulo dentro del cual entran las más fuertes marejadas, está limitado por dos rectas: una tangente á la margen oriental de la isla Minarca, y la otra á la isla Asinara (frente al extremo Noroeste de la isla de Cerdeña), y que abarcan una extensión máxima de mar libre de 600 millas. La amplitud del sector es de unos 30°, y está comprendido todo él en la primera mitad del tercer cuadrante. Con menos fuerza, pero con más frecuencia en cambio, se hacen sentir en el puerto de Génova las marejadas de Sudeste á Sudsudeste, que constituyen la travesía secundaria.

La amplitud ordinaria de la marea es poco superior á 0.30 m.; pero en condiciones especiales de los vientos y de la presión atmosférica, el nivel del mar puede elevarse ó descender hasta 0.60 sobre ó bajo el nivel medio.

Datos históricos.

Los primeros trabajos para la creación de un puerto en la ensenada situada al Este del cabo del Faro parecen remontarse al siglo XI. Lo que hay de seguro es que ya en 1283 el arquitecto Marino Boccanegra inició las primeras obras que, mejoradas y ampliadas, constituyeron más tarde el *Rompeolas Viejo* (*Molo Vecchio*).

El mismo año se dió comienzo también á la construcción de una dársena, situada más ó menos en el mismo emplazamiento de la dársena actual, y destinada á la flota de la República, en tanto que las operaciones comerciales se concentraban entre la dársena y el muelle.

En el intervalo de 1300 á 1593, esta última obra fué prolongada repetidas veces para mejorar el abrigo.

Los sucesivos ensanches de la ciudad y la construcción de las murallas de circunvalación, obligaron á ocupar varias playas y bajosfondos rocosos sobre los cuales antes rompía el mar y perdía parte de su empuje; así, pues, las condiciones del puerto respecto á la tranquilidad de sus aguas, habían ido empeorando continuamente, á pesar de aquellas obras de abrigo.

Por esa razón, el Senado decretó,—y en 1634 se emprendió bajo la dirección de Ansaldo Demari, — la primera porción de la obra que sigue designándose con el nombre de *Rompeolas Nuevo* (*Molo Nuovo*), y que se destinaba á proteger mejor el puerto contra el oleaje de la travesía principal (del Sud al Sudoeste).

Pero, si bien la mejora así obtenida resultó notable, no se tardó en reconocer que el puerto quedaba todavía en gran parte indefenso, y empezaron entonces á surgir numerosos proyectos para prolongar ya el *Rompeolas Viejo*, ya el *Rompeolas Nuevo*, en longitudes y direcciones muy diversas, sin llegarse á ninguna conclusión.

Luego de instaurado el Gobierno napoleónico, se encargó á los eminentes ingenieros hidráulicos franceses Prony y Sganzin de estudiar un proyecto de ampliación y ordenación del puerto; pero también este proyecto quedó sin ejecución á causa de la caída del Imperio. Así, por culpa de las vicisitudes políticas, de las dificultades financieras y de la divergencia de las opiniones técnicas, transcurrieron casi dos siglos sin que se hiciera nada de verdadera importancia para mejorar las condiciones del puerto.

El terror producido por la memorable borrasca de 1821 que causó gravísimos perjuicios á los buques y á las obras, indujo al fin á emprender la prolongación del *Rompeolas Viejo* mediante un brazo oblicuo. Otros violentos temporales y especialmente el de 1843 decidieron igualmente la construcción de ulteriores prolongaciones del *Rompeolas Nuevo*, ejecutadas de 1846 á 1868. A la vez se construían algunos embarcaderos al Oeste de la *Dársena* y hacia el extremo occidental del puerto.

Terminado por el año 1852 el ferrocarril Génova-Turín, se construyó la primera estación marítima sobre la *Piazza Caricamento*. Poco después, la apertura del túnel del *Passo Nuovo* puso en

directa comunicación ferroviaria los embarcaderos occidentales con la estación de Sampierdarena. Pero con todo, el puerto estaba lejos aún de responder á las exigencias crecientes de la navegación y del comercio. De ahí que, en 1864, el Gobierno italiano ordenara el estudio de un plan completo y sistemático de ampliaciones, que consultara las necesidades probables del comercio por un período de medio siglo. El proyecto, ideado por el ilustre ingeniero Adolfo Parodi, consistía en la creación de un vasto antepuerto que, tanto respecto de las condiciones de la entrada como del estacionamiento de los buques, diera facilidades análogas á las del puerto existente, y se prestase, cuando los progresos del comercio lo requirieran, á la instalación de un nuevo puerto.

Se entablaron entonces, con motivo de este proyecto, memorables discusiones sobre la orientación que debiera darse á la boca del puerto, sosteniendo algunos la oportunidad de conservar la orientación al levante, mientras que otros preconizaban direcciones más ó menos opuestas á aquélla.

Entretanto, los inconvenientes del puerto se acentuaban cada vez más. Sólo ofrecía, en efecto, 3,500 metros de quais estrechos, provistos de instalaciones insuficientes, con escasa profundidad de agua; de modo que las operaciones tenían que realizarse casi exclusivamente por medio de chatas. A duras penas se podía desarrollar un tráfico anual de 900.000 toneladas, y un movimiento ferroviario de 250 vagones por día.

La oferta generosa del duque de Galliera, de contribuir con veinte millones de liras á la ejecución del proyecto que se juzgara preferible, puso al fin término á todas las discusiones. El proyecto elegido fué el estudiado por el ingeniero Parodi con el concurso del ingeniero Giaccone. A fines de 1877 se principió la serie de obras grandiosas que debían convertir al puerto de Génova en uno de los más grandes emporios comerciales de Europa.

Del 1877 al 1893 se construyeron: el antepuerto actual, doce muelles con los embarcaderos de ribera interpuestos, los diques de carena con el adyacente *embarcadero de las Gracias* (*calata delle Grazie*), un canal colector de las alcantarillas que desembocan en el puerto (destinado á llevar fuera de éste las aguas

servidas), el edificio de la aduana, la estación marítima para los viajeros, etc., etc. Al mismo tiempo, el Gobierno llevaba á cabo importantes construcciones ferroviarias para mejorar las comunicaciones entre el puerto y el valle del Po. Sólo que,—como generalmente acontece en estos casos,—el enorme impulso dado por las obras al desarrollo del tráfico, no tardó en hacerlas insuficientes, y hubo que pensar en nuevos ensanches del puerto. Entre los varios proyectos que salieron á luz entonces, merece especial mención el del ingeniero Giaccone. Este proyecto comportaba la prolongación de las obras portuarias hacia Sampierdarena (pequeña población situada al Oeste de Génova), hasta el riachuelo Polcevera. En 1892 se confió á una Comisión, presidida por el senador Gadda, el estudio de las ampliaciones que se considerasen necesarias para satisfacer á las exigencias presumibles del comercio en los límites de una veintena de años.

El proyecto que esta Comisión preparó y presentó, incluía, además de las obras necesarias, la propuesta de constituir una administración autónoma para su ejecución. Tampoco á este proyecto se le escatimaron las críticas, que sólo cesaron cuando la ley del 2 de agosto de 1897 fijó el programa de los trabajos más urgentes que el Consejo Superior de Obras Públicas había considerado indispensables, á saber: el rellenamiento de la antigua *Dársena del Mandraccio,* la demolición de la superestructura del *Molo Vecchio,* la ampliación de los muelles *Federico Guillermo* y *B. Assereto,* la construcción del embarcadero *Chiapella* y del muelle *G. Boccardo,* la implantación del alumbrado eléctrico del puerto y la ejecución de importantes obras ferroviarias (algunas fuera de la zona del puerto, pero destinadas siempre á facilitar el comercio de tránsito). Mientras se llevaban á cabo estas obras, la idea lanzada por la Comisión Gadda, de dar al puerto de Génova una nueva organización administrativa, iba abriéndose camino. Otra Comisión, presidida por el senador Boccardo, dió forma concreta á la idea, consagrada finalmente por la ley del 12 de febrero de 1903 que constituyó el «Consorcio Autónomo», con el mandato de proveer tanto á la ejecución de las obras como á la gestión y coordinación de los servicios del puerto.

Otras grandes instalaciones surgían entretanto gracias á la

iniciativa de corporaciones locales ó de la industria particular. Pueden citarse entre otras: la transformación de la antigua *Dársena* en emporio comercial y la construcción de los depósitos de petróleo y materias inflamables, por parte del Municipio de Génova; el ensanche de los almacenes del *Depósito Franco*, por parte de la Cámara de Comercio, y la construcción de los Almacenes Generales sobre el *Molo Vecchio*, de los Silos para granos, de los docks para vinos y de un dique flotante de carena, por parte de sociedades particulares.

ESTADO ACTUAL DEL PUERTO.

El puerto de Génova comprende actualmente el antepuerto *Vittorio Emanuele* y el puerto propiamente dicho. El antepuerto entre los rompeolas llamados *Molo Duca di Galliera*, *Molo Vecchio* y *Molo Giano*, mide alrededor de 100 hectáreas de superficie, con profundidades que van de 9 á 20 m.; el puerto interior abraza un espejo de agua de 94 hectáreas con profundidades variables de 8 á 13 m , pero pocas veces inferiores á 9 m.

El puerto y el antepuerto están ahora completamente al cubierto de la acción directa de la travesía principal; los movimientos de expansión producidos por ésta, así como la travesía secundaria, continúan sin embargo teniendo alguna influencia en la parte N W. del puerto, entre los muelles *B. Asscreto* y *A. Doria*.

La superficie total del puerto, comprendidas las estaciones de ferrocarril anexas, asciende á 2:566,000 metros cuadrados, repartidos como sigue:

Espejos de agua	1.940,000 m.²
Embarcaderos.	486,000 »
Estaciones ferroviarias marítimas . .	80,000 »
Diques de carena y áreas anexas. . .	60,000 »
Total	2:566,000 m.²

El desarrollo total de los muros de ribera es de 12,500 m., de los cuales hay:

utilizados para operaciones comerciales . .	8,300 m.
no utilizados para operaciones comerciales .	4,200 »
Total	12,500 m.

La superficie total de los embarcaderos puede subdividirse en esta forma:

áreas de depósito, cubiertas y descubiertas. .	179,000 m²
calles, plazas é instalaciones ferroviarias . .	307,000 »
Total	486,000 m.²

En el puerto de Génova no es posible, dada su estrechez con relación al movimiento, llevar á efecto una absoluta especialización de los embarcaderos. Sin embargo, en términos generales, la distribución se hace como sigue:

Los embarcaderos del antepuerto se reservan al comercio de cabotaje, el cual se desenvuelve allí libre de toda traba aduanera.

Los embarcaderos del puerto viejo están adscriptos al tráfico de mercancías generales.

El comercio de cereales, con la construcción del almacén de silos, ha fijado su centro sobre el embarcadero de *Santa Limbania*, y ocupa también el muelle *A. Paroli* y el adyacente embarcadero de la *Dársena*.

El muelle *Federico Guillermo* está destinado al servicio de pasajeros; el muelle *A. Doria*, al movimiento de las mercancías de exportación; el *C. Colombo*, á la descarga y depósito de materias textiles; el *Caracciolo*, al tráfico de maderas y herramientas.

Para la descarga del carbón sirven los muelles *Sapri* y *B. Assereto* y los embarcaderos del *Rompeolas Nuevo*.

Los buques cargados de petróleo fondean junto al embarcadero del *Passo Nuovo* que está unido á los depósitos de inflamables por un sistema de conducción apropiado.

OBRAS DE ABRIGO.

Las obras de abrigo están constituídas por:

1.° El *Rompeolas Nuevo,* que arranca del cabo del Faro y avanza 900 m. más ó menos, en dirección E S E. Lo forma una escollera de fundación de piedras naturales, flanqueada exteriormente por un revestimiento de blocks artificiales, y coronada por un muro destinado en parte á obras militares de defensa.

2.° El *Rompeolas Galliera,* constituído por dos brazos, de los cuales uno se dirige hacia el Sud y tiene una longitud de 657 m., y el otro, de 843 m., se dirige hacia el E S E.

3.° El *Rompeolas Giano* de 595 m de largo, dirigido hacia el W S W; la profundidad del agua en la base de este rompeolas crece de 5 á 16 m.; y

4.° El *Muelle Paleocapa* que limita por el lado Oeste la entrada al puerto interior y que se encuentra expuesto hacia el Sudeste al oleaje directo del mar.

MUROS DE RIBERA.

Los muros de ribera en el puerto interior emergen 2.20 m. y 2.80 m. á lo largo de los embarcaderos orientales y á lo largo de los centrales y occidentales respectivamente, y en el antepuerto 3.00 m. á lo largo de todos los embarcaderos.

Antiguos embarcaderos.—La parte submarina de los muros de ribera está constituída, en los antiguos embarcaderos, por pilas independientes formadas de cuatro macizos artificiales de hormigón ordinario y apoyadas sobre un banco de escollera aplanado á la cota (—7.50). La base de las pilas está protegida por revestimientos de piedra suelta. Los macizos son todos de forma paralelepípeda; sus dimensiones son 4.00 × 2.00 × 1.75, excepto los colocados en los ángulos salientes de los muelles, que tienen forma diversa y mayores dimensiones.

La experiencia ha demostrado que esta disposición de los macizos responde perfectamente á su objeto, salvo cuando se apoyan sobre una escollera muy alta, ó el fondo es poco resistente, casos en que se adoptan otros procedimientos ahora.

Muelle Federico Guillermo.—En los muros de ribera de construcción más reciente, como en los del muelle *F. Guillermo*, se ha asignado á los macizos de la primera hilada una longitud de 5 metros, y la escollera de protección se ha dispuesto de modo que no sólo se oponga á que el terraplén fluya hacia afuera, sino que, además, sustituya el prisma de empuje de tierra por un prisma de piedra de un volumen mucho menor.

Los muros así formados han conservado perfecto su alineamiento, á pesar de hallarse el explanamiento de la escollera de fundación á (—8.50) y de que el terraplén esté constituído en gran parte por materiales arcillosos.

La estructura emergente contiene una galería practicable y bitas de amarrazón (*bollards*).

Pequeño muelle de los diques de carena.—El pequeño muelle de la dársena de los diques de carena, está constituído por una escollera aplanada á la cota (—7.50) y coronada por un muro continuo, que se construyó por medio de *caissons* móviles de aire comprimido.

Muelle Caracciolo.—La escollera de fundación de la ampliación proyectada para este muelle, será aplanada á la cota (—9.00); el muro de piedra que irá encima de la escollera, se construirá por medio del aire comprimido y se elevará hasta la cota (—3.90); para la parte superior de la estructura submarina, se proyectan pilas independientes formadas con bloques artificiales. El fondo sobre el cual reposará la ampliación del Muelle Caracciolo es de fango fluido.

Embarcadero de las Gracias.—Para este embarcadero el tipo adoptado consiste en pilas aisladas que sostienen bóvedas con sus arranques casi al nivel del mar. Una escollera de sostenimiento del terraplén, se interpone entre las pilas.

Embarcadero Gerónimo Boccardo.—En este embarcadero, que sigue al de las Gracias, las bóvedas han sido sustituídas por dinteles de cemento armado, con el fin de disminuir la superficie de muro expuesta al choque de las olas. Los nervios inferiores de los dinteles tienen 1.34 m. de altura y un ancho de 0.40 m., y están separados 1.54 m. La luz de los dinteles es de 11.50 m.

La liga del hormigón con los fierros de sección circular, se obtienen mediante serpentinas del tipo patentado por J. Melan.

Los tramos calculados para una carga de 2,800 kg. por m. cuad., se probaron con una carga concentrada de bloques artificiales equivalente á un peso uniforme de 4,300 kg. por m. cuad. La flecha máxima de inflexión no pasó de 1/2500 de la luz.

El costo por metro lineal del muro de ribera así constituído, comprendiendo la escollera de sostenimiento del terraplén, resultó un poco inferior á 2,000 liras.

DIQUES DE CARENA.

Para la reparación de los navíos, el puerto de Génova dispone actualmente de tres diques de carena fijos y de un dique flotante.

Diques fijos.—Son tres, de los cuales el más antiguo está situado cerca de la *Dársena* y tiene las siguientes dimensiones máximas: largo 81.60 m., ancho 21.40 m., profundidad 6.60 m.

Los otros dos, de construcción mucho más reciente, forman parte de un establecimiento completo de reparaciones situado detrás del rompeolas *Giano*, en el paraje llamado *Grazie*, apartado de las operaciones comerciales y en aguas suficientemente tranquilas para el manejo de los pontones flotantes. Estos dos diques tienen las siguientes dimensiones principales:

	DIQUE	
	N.° 1	N.° 2
	m.	m.
Largo á la altura del coronamiento, comprendida la cámara de entrada	177.38	219.94
Largo efectivo sobre los bloques	160.00	200.00
Ancho á la altura del coronamiento	29.40	24.90
Ancho de la cámara de entrada al nivel del agua.	25.00	18.00
Profundidad del umbral de entrada bajo el nivel medio del mar	9.50	8.50

El dique número 2 está provisto de dos compuertas flotantes y de dos muescas intermedias situadas respectivamente á 90 y á

130 m. de la entrada, de modo que puede funcionar como dos diques distintos de 90 y 110 m. ó de 130 y 70 m. de longitud.

Los diques fueron construídos del 1888 al 1893. En pago de toda la instalación, la casa constructora recibió 7:000,000 de liras y la concesión de explotación por 35 años.

El número y tonelaje de los buques entrados en los dos diques durante el quinquenio 1900-1904, resulta de la siguiente tabla:

AÑOS	NÚMERO DE LOS BUQUES			TONELAJE DE REGISTRO NETO DE LOS BUQUES		
	Vapores	Veleros	TOTAL	Vapores	Veleros	TOTAL
1900. .	361	33	394	951,408	33,146	984,554
1901. .	346	28	374	1:035,240	31,789	1:067,029
1902. .	322	4	326	1:038,457	5,858	1:044,315
1903. .	299	4	303	1:014,197	5,856	1:020,053
1904. .	310	7	317	1:065,777	14,821	1:080,598

Por término medio, cada dique recibe 172 buques al año, de los cuales la mayor parte utilizan los diques únicamente para la limpieza y pintura del casco, operación que se lleva á cabo en un solo día.

Dique flotante.—El dique flotante, del tipo *Clark and Standfield*, construído en los talleres de Riva Trigoso, en el Piamonte, es de hierro, está dividido en dos partes idénticas unidas por una junta especial, y presenta las siguientes características principales: largo 78.27 m., ancho 19.33 m, altura 10.43 m., desplazamiento 4,410 toneladas, potencia ascencional 2,900 toneladas en 30 minutos.

El *caisson* que constituye el fondo del dique está dividido en varios compartimientos estancos. La pared lateral es continua hasta cierta altura sobre cubierta, y está subdividida superiormente en tres torres unidas entre sí por las cámaras de las máquinas.

El pontón de contrapeso está dividido, como el dique mismo, en dos partes idénticas, de 37.90 m. de largo cada una y constituídas por tres balsas lastradas. Los motores, en número de dos, del tipo vertical «compound», de cien caballos, ponen en movimiento dos bombas centrífugas del sistema *Clark and Standfield*.

COLECTOR DE CIRCUNVALACIÓN.

Hasta hace pocos años, todas las cloacas de la ciudad desembocaban en el puerto. Pero, con el aumento de las obras de abrigo de éste, la contaminación progresiva debida al consecuente estancamiento del agua, indujo á proyectar en 1889 un colector que condujera al mar libre los productos cloacales. El colector se construyó á lo largo de todo el perímetro del puerto, con su origen cerca del muelle *Federico Guillermo* y su desembocadura del lado exterior del arranque del rompeolas *Giano*.

Todavía desembocan en el puerto las aguas servidas provenientes de la parte occidental de la ciudad; pero como esa zona es poco poblada, el hecho resulta sin consecuencia.

DRAGADO.

Las notables profundidades de agua que se observan en el puerto de Génova, no son una ventaja natural, sino que se han obtenido en gran parte artificialmente, por medio del dragado, previa disgregación con minas cuando la naturaleza del fondo lo requería.

El importe de los dragados hechos en el puerto de 1877 á 1904 excede á 4:880,000 liras. Actualmente se están ejecutando los trabajos necesarios para profundizar hasta la cota (—9.00) la zona del antepuerto comprendida entre el *Rompeolas Viejo* y el embarcadero *G. Boccardo*, sobre un fondo de roca calcárea esquistosa, previamente disgregada con pequeñas minas de dinamita y extraída luego por medio de un *caisson* móvil de aire comprimido.

Gracias á la fuerte pendiente del fondo del puerto, á la ausencia de grandes cursos de agua en las proximidades y á otras circunstancias, los rellenamientos son de escaso monto. La con-

servación es, pues, bastante fácil á ese respecto, y consiste principalmente en la limpieza periódica de los parajes donde desembocan directamente al puerto algunas pocas cloacas de la ciudad.

APARATOS PARA LA CARGA Y DESCARGA DE LAS MERCANCÍAS.

Existen en el puerto los siguientes aparatos de trasbordo de las mercancías:

Grúas á mano				4
»	á vapor, de capacidad variable entre 1,200 y 5,000 kg.			3
»	hidráulicas fijas, de triple poder (capacidad de 3,300, 6,600 y 10,000 kg.)			3
»	»	de tipo bajo, de 1,500 kg. de capacidad.		11
»	»	»	pórtico, de 1,500 kg. de capacidad	45
»	»	»	medio pórtico, de 1,500 kg. de capacidad	6
»	eléctricas de pórtico, de 1,500 kg. de capacidad.			14
»	»	»	muro, de 1,500 kg. de capacidad	7
»	»	fijas, de 1,500 kg. de capacidad		2
»	»	de medio pórtico, de 1,500 kg. de capacidad		2
Pontones con grúas á vapor, de 40 toneladas de capacidad.				3
Pontón á vapor, de 120 toneladas de capacidad				1
Aparatos para la descarga del carbón				4
Número total de aparatos				105

No todos estos aparatos pertenecen al puerto. Algunos son propiedad del Municipio, de la Sociedad de Almacenes Generales Genoveses, de la Sociedad Docks Vinícolas, de la Sociedad para la Descarga automática del Carbón, y de particulares.

ALMACÉN DE SILOS PARA LOS GRANOS.

Este almacén construído y explotado por la «Sociedad Anónima de los Silos» de Génova, se eleva entre los muelles *F. Guillermo* y *A. Parodi,* y tiene el doble objeto de proveer:

1.° á la regularización del movimiento ferroviario, funcionando como depósito de cereales ya destinados á un determinado comprador;

2.° á la estadía de grandes partidas de cereales que, por razones de especulación, deben quedar por algún tiempo depositadas.

La instalación consiste en 100 m. de muelle metálico destinado á sostener los tubos de aspiración de cuatro elevadores neumáticos, sistema Duckham, y en un edificio que cubre una área de 143 × 32 m.

El edificio está todo construído en cemento armado, sistema Hennebique, sobre una platea general. La presión máxima sobre el suelo, con carga completa, es de 1.6 kg. por centímetro cuadrado.

Los silos comprenden 218 celdas de sección 3 × 4 m., de las cuales 204 tienen 19.60 m. de altura y 130 toneladas de capacidad cada una, y las otras 14 tienen 13 m. de altura y 80 toneladas de capacidad.

Estas últimas celdas tienen la tolva á unos 4 m. sobre el nivel de la calle y se reservan á los cereales que hayan de expedirse por camino ordinario.

En la parte central del edificio se encuentran reunidos todos los aparatos mecánicos: las bombas y generadores eléctricos y los recipientes del grano, en el piso bajo; los mecanismos para elevar, limpiar, pesar y distribuir y para la separación del polvo, en los pisos superiores.

A lo largo del cuerpo que da frente al agua, corre en el piso bajo una trocha ferroviaria, y en los pisos superiores se hallan la sala de las calderas, los locales para pesar y embolsar el grano, y las oficinas.

El techo del edificio puede utilizarse para aerear el grano averiado.

Los cereales extraídos por aspiración de la bodega del buque, son transportados, á través de los tubos establecidos sobre el muelle, á los recipientes del cuerpo central; de allí caen á los subterráneos, de donde son después elevados en canjilones á lo alto de la torre. Allí sufren una primera pesada, y son condu-

cidos á un aparato distribuidor del cual bajan sobre cintas transportadoras á las celdas de depósito ó á los locales en que se efectúa la operación de embolsar el grano; finalmente, después de haber pasado por balanzas automáticas, descienden en narrias al piso bajo del almacén para ser cargados sobre vagones de ferrocarril.

Los silos pueden contener 27,750 toneladas de cereales. La potencialidad de desembarco es de 300 toneladas por hora.

El costo de la instalación completa ascendió á 4:700,000 liras.

En los tres últimos años de explotación las cantidades de cereales depositadas fueron:

AÑO 1902	AÑO 1903	AÑO 1904
211,056 ton.	307,528 ton.	296,390 ton.

El establecimiento será dentro de poco ampliado considerablemente, y se convertirá entonces en la más grande de las instalaciones de su género en Europa. Se agregarán nuevas celdas para los granos que no conviene acumular á gran altura, y se llevará la capacidad total de la instalación á 44,000 toneladas con una potencialidad de desembarco de 454 toneladas por hora. Las tolvas de las nuevas celdas se dispondrán de manera que se pueda pesar, embolsar y cargar directamente sobre los vagones los cereales tomados de ellas.

También se adoptarán disposiciones especiales que permitan hacer pasar el grano de una celda á otra.

Docks para los vinos.

La «Sociedad Docks Vinícolas» de Genova terminó en 1903, junto al *Muelle Morosini*, un edificio para depósito de vinos en casco, y construye actualmente con el mismo objeto otro edificio sobre el muelle mismo. El edificio existente tiene 72 metros de largo y 15 metros de ancho medio; consta de cuatro pisos y un subterráneo; está fundado sobre pilotaje y es de cemento armado.

El edificio en construcción tiene 53 metros de largo por 17 metros de ancho; la platea de fundación es también de cemento armado.

ALMACENES GENERALES DEL ROMPEOLAS VIEJO.

El establecimiento de los almacenes generales en el *Rompeolas Viejo*, construído y explotado por la «Sociedad de los Almacenes Generales Genoveses», comprende: un edificio de cuatro pisos sobre una área de 301.80×30.00 metros, dividido en nueve compartimientos; 3,300 metros de vía férrea; varias grúas; montacargas y árganos eléctricos.

El edificio está fundado sobre pilotes de pino con las cabezas encastradas en un estrato de hormigón. Los suelos están formados de vigas de acero sostenidas por columnas de fundición, y de bóvedas de hormigón de portland; su resistencia calculada responde á una sobrecarga de 2,500 kilogramos por metro cuadrado. Toda la instalación, que funciona desde julio de 1901, costó 5:500,000 liras.

DEPÓSITO DE PETRÓLEO Y OTRAS MATERIAS INFLAMABLES.

Los depósitos para materias inflamables, construídos por el Municipio, se elevan sobre la pequeña playa de la *Linterna*, del lado de afuera del *Rompeolas Nuevo*.

Constan de varios locales destinados á la manipulación y al depósito en barriles y cajones del petróleo, etc., y de cuatro recipientes metálicos de una capacidad total de 6,745 metros cúbicos; estos recipientes se ponen en comunicación con los buques-cisternas, por medio de un conductor subterráneo terminado en el embarcadero del *Passo Nuovo*.

Los generadores de vapor para las bombas colocadas en los buques cisternas se hallan, á conveniente distancia, sobre el embarcadero de la *Sanidad*.

Toda la instalación costó 1:504,000 liras.

ALMACENES DE LA DÁRSENA.

Los almacenes de la *Dársena*, de propiedad del Municipio, constan de siete cuerpos de fábrica separados por calles sobre las cuales corren las vías férreas del servicio. El área cubierta utilizable para depósito es en total de 37,278 metros cuadrados, y la capacidad, de más de 60,000 toneladas de mercancías.

Estos almacenes están divididos en tres secciones: depósito aduanero, depósito franco y depósito destinado á las mercancías extranjeras no sujetas al pago de derechos de aduana, y á las nacionales ó nacionalizadas que gozan de la franquicia de impuestos de consumo.

ALMACENES FRIGORÍFICOS.

Los almacenes frigoríficos, anexos al emporio comercial de la *Dársena*, están divididos también en tres secciones: una para las mercancías que han pagado derechos de aduana y de consumo, otra para las mercancías nacionales y nacionalizadas todavía sujetas al impuesto de consumo, y la tercera para las mercancías extranjeras que aún no han pagado los derechos de aduana.

La maquinaria y las oficinas se hallan en la planta baja; en los dos pisos superiores están dispuestas las 20 cámaras frigoríficas cuya capacidad total es de 3,600 metros cúbicos. El sistema refrigerante empleado es el de ácido carbónico.

GALPONES.

El puerto comprende 31,000 metros cuadrados de galpones, de estructura metálica la mayor parte, con cubierta y paredes de hierro ondulado.

Las puertas adoptadas al principio eran de hojas giratorias, pero el mal resultado del ensayo obligó á dar después la preferencia á las puertas corredizas, que hoy se emplean exclusivamente.

El costo de los galpones ha variado de 54 á 63 liras el metro cuadrado de superficie cubierta.

DEPÓSITO FRANCO.

Además de los almacenes de silos para los granos y de una parte de los almacenes generales del *Rompeolas Viejo* y de los de la *Dársena Municipal* declarados depósito franco, existe sobre el embarcadero *Cattaneo* el antiguo *Depósito Franco*, destinado sobre todo al depósito y manipulación de artículos coloniales y de pieles.

EDIFICIO PARA LOS PASAJEROS.

Este edificio, construído cuando el muelle *F. Guillermo* sólo tenía 100 metros de longitud y 50 de ancho, comprende las oficinas aduaneras para la inspección de los equipajes y las oficinas de Impuestos Municipales, Seguridad Pública, Correos y Telégrafos, Sanidad, Capitanía y Comisariato de Emigración.

La instalación necesita ser ampliada considerablemente, en relación con la importancia del movimiento de pasajeros.

ADUANA.

El edificio central de la aduana se halla inmediato al embarcadero de *Santa Limbania* y ocupa una superficie de 5,400 metros cuadrados. La planta baja se destina á las mercancías que llegan del mar, á los cuerpos de guardias y á otros servicios generales; el primer piso está destinado á las mercancías que llegan de tierra y á las oficinas de la Dirección de Aduanas; el segundo piso, á otras oficinas, etc.

En varios edificios distribuídos sobre los embarcaderos, funcionan secciones destacadas de la Aduana principal.

El límite aduanero está, á lo largo de una gran parte del perímetro del puerto, constituído por una verja de hierro.

FAROS Y FANALES.

El sistema de señalamiento del puerto comprende un faro de descubierta y diversos fanales.

El faro llamado de la *Linterna*, encendido por primera vez en 1316, surge sobre el promontorio que limita el puerto hacia el Oeste. Está provisto desde 1847 de un aparato de destellos que se suceden á intervalos de un minuto y son visibles á 27 millas.

La altura de la torre es de 70 metros; el plano focal se halla á 117.4 m. sobre el nivel del mar.

Para indicar un derrotero más seguro á los navegantes que se acercan al puerto del lado de occidente, se construyó en 1882, sobre la *Batería de la Estrella*, al Este del puerto, otro faro de luz blanca intermitente con destellos de un alcance de 13 millas aproximadamente, y al mismo tiempo se transformó en simple fanal dióptrico de luz verde, un antiguo faro existente sobre el *Rompeolas Viejo*.

Para señalar de noche los morros de los Rompeolas *Galliera* y *Giano*, sirven dos fanales de luz roja intermitente y blanca escintilante, respectivamente, provistos, el primero de lámparas de incandescencia, y el segundo de llama de gasolina.

El ángulo NE del *Muelle Paleocapa* está señalado por un fanal de luz alternativamente blanca y roja.

Iluminación de los embarcaderos y de las estaciones ferroviarias.

El puerto y las anexas estaciones ferroviarias marítimas se hallan iluminadas eléctricamente, mediante:

4 lámparas de arco de 30 amperios, con el plano focal á 15 m. del suelo,

138 lámparas de arco de 10 amperios, con el plano focal á 8 m. del suelo,

2 lámparas de arco de 5 amperios, con el plano focal á 8 m. del suelo,

32 lámparas de incandescencia de 32 bujías,

49 lámparas de incandescencia de 16 bujías.

Los soportes de las lámparas son metálicos; los conductores, aéreos con distribución trifilar.

La «Sociedad Genovesa de Electricidad» suministra la energía bajo forma de corriente continua, á 220 voltios en la parte oriental, y á 500 voltios en la parte occidental del puerto.

La instalación completa del alumbrado costó alrededor de 164,000 liras.

Las áreas adyacentes á los Almacenes Generales sobre el *Rompeolas Viejo*, y el muellecito de los Silos, son iluminados por cuenta de las respectivas sociedades concesionarias, mediante 24 lámparas de arco de 15 amperios.

DISTRIBUCIÓN DE AGUA.—MEDIOS DE SOCORRO CONTRA INCENDIOS.

A lo largo de los embarcaderos corren conductos de agua potable provistos de hidrantes para el riego y suministro á los buques. Hay, además, numerosas fuentes y pilas distribuídas en todo el puerto.

Para los primeros socorros, en caso de incendio, hay dos puestos de bomberos que disponen de cierto número de bombas á mano, y un remolcador provisto de potentes bombas á vapor. Este servicio será, por lo demás, considerablemente mejorado dentro de poco.

ESTACIÓN SANITARIA.

En el arranque del *Rompeolas Galliera* se construyó en 1894 la estación sanitaria para pasajeros y mercancías en cuarentena.

Se compone de varios edificios destinados, respectivamente, á visita médica, oficinas y alojamiento del personal, alojamiento de los viajeros, baños de ducha, lavadero, desinfección, hospital para las enfermedades infecciosas, horno crematorio.

De toda la instalación, casi no ha servido hasta ahora más que el edificio para la desinfección.

El costo total de la obra fué de 336,200 liras.

COSTO DE LAS OBRAS PORTUARIAS.

Los gastos ocasionados por la construcción de las obras portuarias (excluídas las instalaciones ferroviarias), desde el comienzo de los trabajos de ensanche y ordenamiento del puerto, en 1877, hasta 1904 inclusive, ascendieron á 59:000,000 de liras, según se indica en el cuadro siguiente. A esos gastos se proveyó pri-

mero con la suma de 20:000,000 (que donó el duque de Galliera), y después por el Estado (en la proporción de 4/5), y por las comunas y provincias interesadas en esas obras (en la proporción de 1/5):

OBRAS PORTUARIAS EFECTUADAS POR EL ESTADO DE 1877 Á 1904

N.º DE ORDEN	DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS	IMPORTE	OBSERVACIONES
1	Rompeolas De Ferrari Galliera.	16:365,544	(1) Trabajos efectuados para reparar los destrozos causados por la tempestad de 27 de noviembre de 1898.
2	Rompeolas Giano. . . .	2:100,148	
3	Reparaciones y refuerzos de los rompeolas Galliera y Nuevo (1)	894,338	
4	Embarcaderos y muelles. .	16:464,047	
5	Diques de carena, dársena de entrada y obras accesorias	8:891,495	—
6	Galpones y almacenes . .	3:372,128	
7	Construcción y pavimentación de las calles y ramplas de acceso	374,834	(2) En el año 1900 se sustituyó el alumbrado á gas por el eléctrico.
8	Aparatos hidráulicos y edificio respectivo	2:642,656	
9	Aduana y obras accesorias .	1:199,456	
10	Edificio para los pasajeros .	178,353	
11	Estación sanitaria. . . .	336,200	—
12	Colector y obras accesorias.	602,354	
13	Boyas, cadenas, etc. . . .	167,614	(3) La suma indicada comprende los gastos hechos para el aumento de las profundidades y para la subsiguiente conservación de éstas.
14	Faros y fanales.	170,355	
15	Instalación del alumbrado á gas	73,822	
16	Instalación del alumbrado eléctrico (2)	164,515	
17	Dragado (3)	4:485,686	
18	Trabajos diversos	510,553	
	Total.	58:994,088	

Instalaciones ferroviarias.

Las instalaciones ferroviarias del puerto se dividen en tres grupos:

a) el grupo de *Piazza Caricamento*, que se extiende del *Molo Vecchio* al muelle *Morosini*, y está destinado á las mercancías generales que llegan por mar;

b) el grupo de *S. Limbania*, que se extiende de la *Dársena* al desembarcadero *Chiappella*, y está destinado al movimiento de granos, algodones y otras mercancías que llegan por mar, así como á las mercancías de exportación;

c) el grupo de *S. Benigno*, que se extiende del muelle *B. Assereto* á todo el *Molo Nuovo*, y está destinado principalmente al movimiento del carbón.

Estos tres grupos están ligados entre sí por una vía de cintura.

El desarrollo total de las trochas mide 52,300 metros, de los cuales se destinan:

15,000 metros para la carga y descarga del mar, de los almacenes y de los depósitos al aire libre;

25,100 metros para el estacionamiento de los vagones y las maniobras;

12,200 metros para desvíos, uniones de vías, etc.

Cada grupo está dotado de edificios para las oficinas, comunicaciones telegráficas y telefónicas, señales, básculas, etc., etc.

Líneas de comunicación.

Al puerto de Génova llegan las siguientes líneas de ferrocarril:

1.° línea por Sampierdarena y Ronco á Novi, y ramales hacia el Piamonte y Francia (Vía Modane) y hacia Lombardía y Suiza (Vía Luino y Chiasso);

2.° línea por Savona y Ventimiglia á Francia;

3.° línea por Ovada al Piamonte;

4.° línea por Spezia y Pisa.

Sobre todas estas líneas se desarrolla un tráfico activo, especialmente sobre la primera, la cual, en el trozo Ronco-Novi, produce anualmente en bruto, 250,000 liras por kilómetro.

El 85 % de los vagones cargados en el puerto afluye á la estación de Sampierdarena, que comunica con el puerto por cuatro túneles y tiene un movimiento diario de alrededor de 330 trenes.

El 80 % de este movimiento se dirige por las líneas que trasponen los Apeninos, líneas de no fácil explotación á causa de las fuertes pendientes que han debido admitirse en su trazado y de otras circunstancias desfavorables.

Para mejorar las líneas de comunicación existentes, se construye una nueva vía de unión del puerto con las líneas de los Giovi, independiente de la estación Sampierdarena, y un parque ferroviario de capacidad para 2,600 vagones, situado á poco más de dos kilómetros de los embarcaderos, y que servirá: por una parte, para recibir con horario libre los vagones cargados y componer los trenes destinados á la línea de los Apeninos, y, por otra parte, para concentrar los vagones vacíos que han de ir á los puntos de descarga.

Además, una Comisión que preside el senador Adamoli, estudia otros proyectos encaminados á obtener una solución radical del complicado problema ferroviario del puerto. Entre otras cuestiones, estudia las siguientes: ampliación y ordenamiento de las estaciones de Génova P. B. (Piazza Brignole), Sampierdarena, Savona, Alessandria, Milán y otras de menos importancia, rectificación del trozo del ferrocarril Ronco-Voghera, doble trocha de Génova á Chiavari, etc. El importe de estas obras se calcula en unos 130 millones de liras, y con ellas se espera elevar la potencialidad de las líneas de servicio del puerto á través de los Apeninos, á tal punto, que baste para un movimiento anual del puerto de diez millones de toneladas de mercancías embarcadas y desembarcadas.

Para proveer á un tráfico todavía mayor, llegado que fuere el momento,—sería necesario, según la Comisión, decidirse á ejecutar otras obras, como ser: la aplicación de la tracción eléctrica sobre las líneas existentes, la construcción de otras, y la implantación de funiculares aéreas para el transporte del carbón.

OBRAS PORTUARIAS EN PROYECTO.

Como ya lo hemos dicho, el puerto de Génova ofrece actualmente 8,300 metros de embarcaderos utilizables para las operaciones comerciales; lo que da, con relación al movimiento de más de 5:500,000 toneladas de mercancías efectuado en 1904, un rendimiento medio anual de cerca de 670 toneladas por metro lineal. Pero, á causa de la irregularidad del tráfico en las diversas épocas del año, y del grado variable de utilización que ofrecen los diferentes embarcaderos,—con relación á su posición y al destino de sus instalaciones,—el trabajo sobre algunos en ciertos períodos alcanza una intensidad que excede muy considerablemente á aquella mediana, y trae aparejadas graves dificultades para el comercio.

También los espejos de agua resultan desde hace tiempo insuficientes.

Se impone, pues, la urgencia de que se introduzcan grandes ampliaciones y mejoras. Ellas deben contemplar no sólo las exigencias perentorias de la situación actual, sino también los incrementos del tráfico que la experiencia del pasado induce fundadamente á prever

Con tal fin, y después de abandonadas las propuestas de la Comisión de 1893, el Gobierno, en 1900, había encargado al ingeniero Inglese, Jefe de la Oficina del Genio Civil en Génova, que presentara un anteproyecto de las obras necesarias para hacer frente al desarrollo máximo del tráfico en el plazo de una veintena de años. El ingeniero citado, dejándose guiar por las ideas de utilizar lo mejor posible las instalaciones existentes y de ampliar el puerto hacia Sampierdarena,—ideas que habían servido de base á los proyectos propuestos por el ingeniero Giaccone y por el Municipio de Génova á la Comisión Gadda,—presentó ya en 1901 un plan completo de los trabajos, de un importe total de 50:000,000 de liras y que ha sido aprobado tanto por el Gobierno como por el Consorcio autónomo del puerto.

De las obras comprendidas en ese plan, se ejecutarán brevemente las que se indican á continuación:

1.° instalación de ocho aparatos para la descarga del carbón en el muelle *B. Assereto;*

2.° ampliación del muelle Caracciolo, cuyo largo se llevará de 150 á 360 metros, y cuyo ancho se aumentará á 125 metros (actualmente es de 62 metros), adaptándolo así al tráfico del carbón en sustitución del muelle *B. Assereto,* que quedará disponible para las mercancías generales;

3.° complemento del embarcadero *G. Boccardo* y construcción de un embarcadero al Sud del *Molo Vecchio,* con el fin principal de que sea posible la unión ferroviaria de los embarcaderos orientales del antepuerto, y para aumentar la potencialidad de las instalaciones de los embarcaderos del puerto viejo;

4.° prolongación de 200 metros del *Molo Galliera,* con el fin de atajar las olas de expansión, producidas por las marejadas del tercer cuadrante, y las olas directas del Sudsudeste que tienen ahora gran influencia sobre el movimiento del agua en el interior del puerto;

5.° construcción de una nueva dársena comercial de 39 hectáreas de superficie, con 1,350 metros de embarcaderos útiles para las operaciones comerciales, en la ensenada comprendida entre el *Molo Galliera,* el *Molo Nuovo* y el *Cabo del Faro;* protegiendo dicha dársena hacia el largo mediante un rompeolas de 1,700 metros, y poniéndola en comunicación con el antepuerto mediante una abertura que se practicará á través del primer brazo del *Molo Galliera.*

DATOS ESTADÍSTICOS.

En 1874, tres años después de realizada la unificación política de Italia y cuando ya se habían regularizado las relaciones del puerto de Génova con el resto del país, el movimiento de aquél era de 700,569 toneladas. La progresión creciente de su importancia comercial ha sido tan rápida que en el año **1904** el tonelaje alcanzó á 5:555,461 (en 1903 había sido un poco superior aún).

El progreso empezó á acentuarse después de 1882, con la ejecución de los grandiosos trabajos de ampliación del puerto, y continuó desenvolviéndose de un modo bastante uniforme, con un

incremento medio anual de unas 157,500 toneladas, salvo algunas excepciones debidas á causas pasajeras.

El gran aumento observado en el tráfico del puerto, se debe casi exclusivamente al desarrollo de las industrias en el ***hinterland*** nacional.

Del movimiento total correspondiente al año 1903, más del 86 % está representado por las mercancías importadas, las cuales se reparten en categorías como se indica en la siguiente tabla:

CARBÓN — Toneladas	GRANOS — Toneladas	ALGODÓN — Fardos	VINOS *Nacionales* — Toneladas	VINOS *Extranjeros* — Toneladas	MERCANCÍAS GENERALES — Toneladas	TOTAL — Toneladas
2.493,986	716,986	634,116	35,705	22,039	1:495,896	4:891,417

Entre las mercancías exportadas prevalecen: los tejidos é hilados, los vinos y aceites, los productos químicos, maderas, minerales y metales.

MOVIMIENTO DE LA NAVEGACIÓN.

Para el año 1904, el resultado general de la navegación internacional y del cabotaje de los buques á vela y á vapor entrados al puerto y salidos de él con fines comerciales, fué el siguiente:

	Núm.	Tonelaje
Buques entrados	6,151	6:018,256
Buques salidos	6,125	6:052,440
Total.	12,276	12:070,696

El número anual de las llegadas de buques, ha disminuído en el período 1874-1904 de 7,336 á 6,151; pero el tonelaje medio ha aumentado en el mismo período de 212 á 977. Esto depende esencialmente del hecho de que los veleros que representaban en 1874 el 75 % de los buques llegados, representan ahora apenas el 36 %.

Los buques de bandera italiana representan en el movimiento total cerca de un 70 %, en cuanto al número, y más del 40 % en cuanto al tonelaje.

Un elemento importante de la actividad del puerto de Génova, lo constituye el movimiento de pasajeros. Considerando solamente los viajes de larga navegación, el número de pasajeros embarcados fué en 1903 de 70,062, y el de los pasajeros desembarcados alcanzó á 63,328. Cerca del 65 % en este movimiento se opera bajo bandera italiana.

El total de los derechos aduaneros y portuarios percibidos en 1904 fué de 66:078,853 liras. De esa suma, 4:196,215 liras corresponden á derechos marítimos de toda especie.

SECCIÓN II.—**Organización y administración**

El Código de la Marina Mercante, promulgado el 24 de octubre de 1877 y la Ley de Puertos de 2 de abril de 1885, contienen todas las disposiciones generales de carácter legal, sobre las cuales se basa el ordenamiento administrativo de los puertos italianos.

La ley italiana distingue el dominio público del Estado de su dominio privado. Los bienes que comprende el dominio público del Estado son: los caminos nacionales, las riberas del mar, los puertos, los golfos, las playas, etc.; estos bienes son inalienables. Los bienes que forman parte del dominio privado, y que el legislador italiano llama bienes patrimoniales, pueden, al contrario, ser enajenados de acuerdo con las leyes que les conciernen. El Código de la Marina Mercante (artículo 157) autoriza el pasaje al dominio privado del Estado, de los puertos, playas, etc., que, por una declaración de la administración marítima, resulten no ser ya necesarios al uso público. El mismo Código determina (artículos 158 y 159) las reglas relativas á las concesiones de que pueden ser objeto, á favor de particulares, ciertas dependencias del dominio público marítimo (las concesiones á perpetuidad, sólo por una ley expresa se pueden autorizar; las concesiones temporarias son acordadas por la administración marítima). Las otras disposiciones del Código que interesan á la administración de los puer-

tos, se refieren á la policía y vigilancia de los puertos mismos y de los navíos que los visitan (artículos 163 á 191). Esas disposiciones no difieren esencialmente de las vigentes en otros países y que ya hemos tenido repetidas ocasiones de citar *in extenso*.

La ley de 2 de abril de 1885 y su reglamentación de 9 de mayo de 1901, fijan los principios de clasificación de los puertos y establecen las reglas generales de la organización administrativa de los mismos.

Tomando por base el criterio jurídico de repartir los puertos, según su importancia con relación al comercio y á la navegación —para distribuir luego equitativamente los gastos de las obras entre las diversas entidades beneficiadas,—la ley divide los puertos, playas y atracaderos en dos categorías.

A la primera pertenecen los puertos y playas que interesan á la seguridad de la navegación en general, sirviendo sólo ó principalmente de refugio á los buques.

A la segunda, los puertos y atracaderos que sirven esencialmente al comercio. Éstos se subdividen después en cuatro clases, aplicando en la subdivisión el criterio principal y casi único del movimiento comercial en cada uno de los últimos tres años.

Pertenecen, respectivamente, á las tres primeras clases, los puertos en que el tonelaje total anual de mercancías embarcadas y desembarcadas no haya sido, en dicho período, inferior á 250,000, 25,000 y 10,000. Son de cuarta clase, todos los puertos y atracaderos no incluídos en las clases precedentes.

En cuanto á la repartición de los gastos, el Estado tiene á su cargo exclusivo todas las obras destinadas á realizar un anclaje y atraque seguro en los puertos de primera categoría. Sin embargo, si en tales puertos ocurriere la necesidad de tener que emprender obras de interés especial para el comercio, la repartición de los gastos se hará como para los puertos de la segunda categoría y de la clase á que corresponda asimilar aquellas obras.

Los gastos, de cualquier naturaleza que sean, relativos á los puertos de segunda categoría, se reparten como sigue: el Estado toma á su cargo el 80 % del importe de los gastos para los puertos de primera clase; el 70 ó el 60 % para los puertos de segunda clase según su movimiento comercial, durante cada uno

de los últimos tres años, haya sido superior á 100,000 toneladas, ó no; y el 40 %, para los puertos de tercera clase. Cuando un trabajo interesa simultáneamente á varias administraciones del Estado, la contribución de éste se subdivide en proporción al interés respectivo. El complemento de los gastos incumbe á las provincias y comunas beneficiadas.

Para los puertos de cuarta clase, los gastos se dejan completamente á cargo de las comunas, constituídas en *consorcio*. El Estado y la provincia pueden, sin embargo, contribuir respectivamente con un subsidio máximo de 30 y 10 % para las obras nuevas y mejora de las existentes.

El Estado, por regla general, contribuye no sólo á los gastos de las obras esencialmente marítimas, sino también a. utilaje de los puertos, es decir á la instalación de las vías férreas y de los aparatos para la carga y descarga de las mercancías, á la construcción de galpones y almacenes, etc.; sin perjuicio de confiar después la explotación de estas instalaciones á corporaciones constituídas,—como ser las Cámaras de Comercio,—ó á concesionarios particulares. En algunos casos, sin embargo, han sido ejecutadas por particulares, previamente munidos de la correspondiente concesión, instalaciones muy importantes para la carga, descarga y depósito de las mercancías.

Los gastos de construcción, conservación y explotación de los faros y farolas establecidos en las proximidades ó en el interior de los puertos de segunda categoría, incumben al Estado, á las provincias y á las comunas, en las mismas proporciones que los otros gastos concernientes á los puertos respectivos. Los faros de descubierta, así como los destinados á señalar un peligro y los que sirven para indicar la posición y la entrada de los puertos de primera categoría, se hallan exclusivamente á cargo del Estado.

Los gastos que corren por cuenta de las provincias y comunas para los puertos de las tres primeras clases de la segunda categoría, se reparten del modo siguiente: la mitad á cargo de la provincia en que se halla situado el puerto, con el concurso de

las provincias interesadas en la instalación, mejora y conservación del puerto; la otra mitad á cargo de la comuna en que está el puerto, con el concurso también de las otras comunas interesadas.

Se consideran provincias y comunas interesadas, aquellas que se sirven del puerto para la exportación de sus productos agrícolas é industriales, y para la importación de mercancías y productos de cualquier clase destinados al uso y consumo de sus habitantes respectivos.

El Ministerio de Obras Públicas forma la lista de estas provincias y comunas, basándose para hacerlo en las informaciones que le suministran los Ministerios de las Finanzas, de la Marina y de la Agricultura, Industria y Comercio, y después de oídos el Consejo de Comercio y los Consejos superiores de Marina y Obras Públicas. La lista se comunica entonces á los Consejos de las provincias y comunas interesadas, que someten sus observaciones, y queda fijada definitivamente por real Decreto expedido á propuesta del Ministro de Obras Públicas y previo dictamen del Consejo de Estado.

La cuota correspondiente á cada una de las provincias y comunas interesadas, se determina á prorrata del beneficio que ellas deben sacar de sus relaciones comerciales directas con el puerto, y tomando en cuenta la población de cada una de ellas, su riqueza representada por el importe de sus contribuciones directas, y las distancias por ferrocarril y camino ordinario al puerto considerado.

Esa cuota se fija también por real Decreto, después de oídos el Consejo superior de Obras Públicas, el Consejo de Comercio y el Consejo de Estado, y previa comunicación hecha á los Consejos de las provincias y comunas interesadas, con el fin de que puedan oponer sus observaciones.

La fórmula adoptada para la repartición de las cuotas con que han de contribuir las comunas interesadas, es la siguiente:

$$q = \frac{(R+P)[3l-(D+2d)]}{\Sigma(R-P)[3l-(D+2d)]}$$

en la cual R representa el importe de las contribuciones directas anuales pagadas por la comuna; P, la cifra de la población; D, la parte de la distancia de la comuna al puerto que hay que recorrer por vía férrea; d, la parte de distancia que hay que recorrer por camino ordinario; y l, el mayor de los valores de $D + d$ para las diversas comunas.

La misma fórmula se aplica para la repartición de los gastos que incumben á las provincias, representando entonces R, P, D y d respectivamente: el importe de las contribuciones directas anuales, la cifra de la población, y las longitudes de los trayectos que hay que recorrer, por vía férrea y por camino ordinario, para ir de la capital de la provincia al puerto. Cuando el puerto se halla en la capital de la provincia, se toma por valor de $D + d$ la distancia comprendida entre el puerto y el centro de densidad de la población.

Los trabajos que deban emprenderse en los puertos de primera clase, y los gastos correspondientes, los determina el Gobierno sin que intervengan las provincias y comunas interesadas. En los puertos de segunda y tercera clase, al contrario, el Estado no puede hacer ejecutar nuevos trabajos extraordinarios, sino después de obtenido el asentimiento de los Consejo provinciales y comunales cuyas cuotas contributivas en los trabajos representen por lo menos las dos terceras partes del importe total de los gastos previstos. A defecto de este asentimiento, las obras sólo pueden llevarse á cabo en virtud de una ley especial.

Los trabajos de mejora y conservación de los puertos de las tres primeras clases, se ejecutan bajo la dirección exclusiva del Estado. Los anteproyectos se someten á dos Comisiones mixtas: una local y otra central, y son aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, después de oídos el Ministerio de la Marina, el Consejo superior de Obras Públicas y el Consejo de Estado, cuando haya lugar ó cuando lo juzgue oportuno el Ministro de Obras Públicas.

La Comisión local presidida por el Prefecto de la provincia en que se halle situado el puerto, comprende: un miembro de la Cámara de Comercio, el Síndico de la comuna en que está el puerto, el Ingeniero Jefe del Genio civil, un Oficial del Genio

militar, el Capitán del puerto, un Capitán de la Marina mercante, el Intendente de las Finanzas, un Consejero de cada una de las provincias interesadas y un Ingeniero del Genio civil como secretario.

La Comisión central, presidida por el Ministro de Obras Públicas ó su representante, se compone así: el Director general de Obras hidráulicas, dos Inspectores del Genio civil, un Director ó Inspector del Genio marítimo, un Oficial general ó superior del Genio militar, el Director general de la Marina mercante, un Director general ó Inspector general de Finanzas, un representante del Ministerio de Agricultura, Comercio é Industria, y un Ingeniero del Genio civil como secretario. Si los trabajos tienen atingencia directa con la defensa del Estado, la Comisión comprende además un Oficial superior de Artillería y un Oficial superior de Estado Mayor.

Cada año, se transmite á las provincias y comunas interesadas la liquidación de los gastos relativos á los puertos marítimos que les conciernen. Ellas deben entonces vertir en las cajas del Tesoro público el importe de las cuotas respectivas.

Las comunas, de acuerdo con las Cámaras de Comercio, pueden pedir al Gobierno la imposición de un derecho suplementario de anclaje á los navíos que frecuentan el puerto en que están interesadas. Este derecho, cuyo maximum es de 50 centésimos de lira por tonelada de registro, se establece á propuesta conjunta de los Ministerios de Obras Públicas, de Finanzas y de la Marina, previo dictamen del Consejo de Comercio y del Consejo de Estado. El producido del derecho se aplica exclusivamente á los trabajos de mejoramiento aprobados por el primero de los Ministerios nombrados, después de oído el Consejo superior de Obras Públicas.

Puede también el Gobierno, á pedido de las Municipalidades y Cámaras de Comercio interesadas, conceder el establecimiento de obras marítimas, así como la percepción del derecho suplementario de anclaje en el puerto, á las provincias, á las comunas, á las Cámaras de Comercio ó á particulares, después de oídas las opiniones del Consejo superior de Obras Públicas, del Ministerio de Comercio y del Consejo de Estado.

Todo pedido de concesión debe presentarse acompañado del proyecto de obras á ejecutar, de su presupuesto y de la indicación de los medios financieros con los cuales se propone el interesado hacer frente á los gastos. La ejecución de las obras concedidas queda bajo la vigilancia de los Ingenieros del Genio civil de la provincia. La concesión se da con carácter de revocable en cualquier época,—mediante indemnización,—por causa de utilidad pública ó de mejor servicio público.

En los puertos de cuarta clase, son obligatorios para las comunas los gastos relativos á: 1.º la conservación de los puertos naturales y las reparaciones de las obras de abrigo, y, de las obras de arte de cualquier clase destinadas á facilitar la arribada y anclaje de los buques; 2.º la conservación de los terraplenes, quais, embarcaderos, boyas y aparatos de alumbrado.

Pueden también declararse obligatorios los gastos correspondientes á la construcción de obras nuevas cuyo presupuesto no exceda á 100,000 liras, cuando el Ministerio de Obras Públicas haya reconocido su necesidad y después de oídas las Comisiones locales y la Comisión central, el Consejo superior de Obras Públicas y la Diputación provincial.

Las obras de ensanche y ordenamiento de los puertos de cuarta clase, no pueden emprenderse sino después de oído el Consejo provincial y de obtenido el asentimiento de los Consejos municipales de las comunas interesadas que contribuyan por lo menos con las dos terceras partes de los gastos. En caso de oposición, el Ministerio de Obras Públicas decide después de consultados el Consejo superior de Obras Públicas y el Consejo de Estado.

Los proyectos de mejoras y de conservación los preparan, á pedido de las comunas, los ingenieros del Genio civil; pero deben siempre ser aprobados: por el Ministro de Obras Públicas, los primeros (aún cuando el Estado no contribuya á los gastos); y los segundos, por el Prefecto.

La aprobación de los proyectos de mejora de los puertos de cuarta clase, dada por el Ministro de Obras Públicas previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas y del Consejo de Estado, tiene el valor de una declaración de utilidad pública.

Se hace conocer anualmente á las comunas interesadas el importe de los gastos comprometidos, para que viertan la cuota que á cada una le correspende, en la caja del *Consorcio* de que forman parte.

El servicio técnico de los puertos, playas y faros está confiado al Real Cuerpo del Genio civil, bajo la autoridad del Ministro de Obras Públicas.

El servicio de la policía de los puertos incumbe á las Capitanías de puerto, las cuales dependen del Ministerio de la Marina (Dirección general de la Marina mercante).

El Estado, bajo cuya dependencia están todos los puertos marítimos, percibe las rentas producidas por las concesiones y por los derechos sobre los navíos; en Italia no existen en general derechos marítimos sobre las mercancías (la ley de 12 de febrero de 1903, que constituyó el Consorcio Autónomo de Génova, autoriza á esta Corporación á imponer tales derechos).

Los derechos de anclaje y los derechos marítimos son percibidos por los receptores de aduana. Al ocuparnos de las tarifas del puerto de Génova diremos en qué consisten estos derechos.

Para terminar esta rápida reseña de la legislación italiana sobre puertos, tendríamos que considerar dos instituciones íntimamente ligadas á la administración portuaria: la de los depósitos francos y la de los almacenes generales.

La primera ha sido ya indicada en sus líneas esenciales al tratar de los puertos francos (v. páginas 11-13) Bastará agregar

que la influencia de los depósitos francos en el desarrollo del puerto de Génova, ha sido mínima. Génova no es un puerto de tránsito. A pesar de los esfuerzos colosales para atraer siquiera el comercio de Suiza por los ferrocarriles del San Gotardo y del Simplón, un cuarto solamente de las 800,000 toneladas que forman el comercio de importación y exportación de aquel país, pasa por territorio italiano y utiliza los puertos de Génova y Venecia. La Suiza septentrional sigue siendo cliente de los puertos del norte que le ofrecen la ventaja de los transportes por el Rhin, más baratos (aunque mucho más largos) que los ferroviarios hasta Génova. Marsella, por otra parte, continúa acaparando el tráfico de la Suiza occidental.

En cuanto á la situación legal de los Almacenes generales en Italia, he aquí las características principales de la ley de 17 de diciembre de 1882, actualmente en vigor:

Las disposiciones de esta ley se refieren: *a*) á las formalidades para la institución; *b*) á las formalidades para las modificaciones ulteriores de los depósitos y tarifas; *c*) á la publicidad periódica de noticias referentes á la situación del Almacén; *d*) á la vigilancia de la Cámara de Comercio; *e*) á las penalidades con que se castiga la inobservancia de las normas establecidas por la ley.

a) Conviene ante todo que llegue á pleno conocimiento del público la persona ó entidad que tiene á su cargo la explotación del Almacén general, y las garantías con que ella cuenta. Todo el que se proponga explotar un Almacén general (persona física, sociedad, ó persona moral, y por consiguiente también las Cámaras de Comercio y Comunas) está, pues, obligado, en primer término, á hacer constar por acto público notarial (artículo 2.º de la ley):

1.º *su nombre* (firma, razón social) *y domicilio,*

2.º *el capital con que será explotado el Almacén, y las garantías que se ofrecen á los depositantes y sus causahabientes,*

3.º *las indicaciones precisas y detalladas de los lugares destinados al Almacén, á las operaciones de registro, de venta, etc.* Esta disposición, que los artículos 1.º y 2.º de la reglamentación

de la ley precisan y aclaran, [1] tiene por objeto principal los intereses de la aduana, pero de ella derivan también importantes consecuencias respecto de las relaciones con los depositantes. En efecto, los locales no descritos en el acto público ó no comprendidos en la numeración, se considera que no forman parte del Almacén general, y por lo tanto, las mercancías que en ellos se depositasen no podrían ser objeto de los títulos representativos á que se refiere la misma ley,

4.° *los formularios precisos de los certificados de depósito, cédulas pignoraticias y endosos,*

5.° *la noción exacta de las obligaciones que la administración del Almacén asume respecto de la introducción de las mercancías, de la conservación de las mismas, de las averías y mermas que ellas puedan sufrir.* Esta disposición debe coordinarse con la norma general de responsabilidad establecida en el artículo 8.° de la misma ley, que dice así: «Los Almacenes generales son responsables de la conservación y custodia de las mercancías y artículos depositados en ellos, con exclusión de las averías y mermas naturales provenientes de la calidad y condición de las mercancías y artículos, y salvo también los casos de fuerza mayor»,

5.° *la indicación precisa de la tarifa de los precios á satisfacer, sea por depósito de las mercancías, sea por cualquier otra operación que el Almacén haya de efectuar.* El legislador ha querido, á propósito de las tarifas, dejar plena libertad, no estableciendo ningún límite, ningún importe: la concurrencia se encargará de fijar la cifra. Lo único que se exige es que la compilación de las tarifas se inspire en el principio que debe informar todas las obligaciones de los Almacenes generales: la igualdad

---

(1) Artículo 1.° Los locales para el Almacén general deberán edificarse ó adaptarse tomando por base los planos aprobados por el Ministerio de Finanzas, el cual podrá imponer las modificaciones que juzgue necesarias para la plena seguridad y fácil vigilancia de los mismos locales. El Ministerio de Finanzas determinará también el número, la ubicación y la amplitud de los departamentos que han de ponerse á la disposición de las administraciones de impuestos de aduana y de impuestos de consumo, y de los cuerpos de guardia aduanera.

Art. 2.° Todos los locales y espacios comprendidos dentro del recinto de un Almacén general, deberán llevar números de orden visibles del exterior. Estos números de orden no podrán alterarse sin previo aviso á la autoridad financiera.

para todos. Esto no impide ciertamente que en circunstancias determinadas, pero que pueden presentarse para cualquiera de los que utilizan los almacenes (duración excepcional del depósito, calidad ó cantidad extraordinaria de las mercancías depositadas), se apliquen tarifas especiales más favorables ó desfavorables que las corrientes.

Del acto público (notarial) que contiene todas estas indicaciones, se sacan tres copias auténticas que se consignan respectivamente: al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, á la Cancillería del Tribunal local y á la Secretaría de la Cámara de Comercio que tiene jurisdicción donde el Almacén general ha de establecerse. Un extracto del acto se publica en el «Diario Oficial del Reino»;

b) La ley prescribe las diversas formas de publicidad para las ulteriores modificaciones del acto constitutivo; esas modificaciones no podrán hacerse efectivas hasta dos meses después de dadas así á la publicidad. Sin embargo, cuando se trata de rebajas á introducir en las tarifas, la modificación se hace efectiva inmediatamente después de las publicaciones. Si las modificaciones son onerosas ó consisten en la disminución de las garantías, no tienen efecto retroactivo, es decir, que no podrían aplicarse á depósitos hechos antes del día en que entran en vigor.

c) Dentro de los primeros diez días de cada mes, la administración está obligada á publicar y á transmitir á la Cámara de Comercio y al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, la situación correspondiente al mes anterior (artículo 7.°).

Esta compilación que se extiende sobre un formulario fijado por el Gobierno, deberá contener solamente la indicación de: las mercancías introducidas; su peso ó el número de los fardos, y el número de los certificados de depósito y de las cédulas pignoraticias. Los datos se publican periódicamente en el *Boletín de Noticias Comerciales*. Esta disposición, destinada á llevar á conocimiento del público el movimiento general de los Almacenes, es muy sabia; pero el fin contemplado por el legislador sólo se alcanza á medias, porque el control sobre la exactitud de los datos contenidos en esas publicaciones es, como veremos en seguida, tan deficiente que los interesados tendrían razón sobrada para mirarlos con desconfianza.

d) El oficio de vigilancia y control sobre los Almacenes generales se confía á las Cámaras de Comercio. Esta vigilancia y este control pueden considerarse como función constante fijada por la ley (artículo 12), ó como función intermitente que los interesados han de provocar de vez en cuando (artículo 13).

En el primer sentido, las Cámaras de Comercio deben verificar si en el momento de constituirse los Almacenes generales se han cumplido las prescripciones relativas al acto notarial y á la debida publicidad del mismo; en caso de alteraciones, verifican si también entonces se observaron todas las formalidades requeridas que antes hemos mencionado. En el segundo sentido, las Cámaras de Comercio verifican con el examen de los libros y registros si las situaciones mensuales de los Almacenes corresponden á la realidad, cuando, tratándose de sociedades anónimas explotadoras de Almacenes, un número de accionistas que represente por lo menos 1/10 del capital social, así lo soliciten; ó examinan á pedido de uno ó varios tenedores de certificados de depósito ó de cédulas pignoraticias, si las mercancías contempladas en estos títulos se conservan y custodian debidamente, comunicando luego al Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, el resultado de la inspección.

Este punto, que debió ser el más cuidadosamente tratado en la ley, porque hace prácticamente realizable el control, resulta el más deficiente é incompleto. Aparte de no haber previsto el caso de negativa ó demora en consentir ó efectuar la inspección, hay un doble reproche que hacer al legislador: 1.° no haber permitido también á los poseedores de títulos provocar la inspección sobre la veracidad de las situaciones mensuales, y 2.° de no haber dictado disposiciones respecto de los gastos ocurrentes, ni haber hecho obligatoria la comunicación de los resultados de la inspección á quien la hubiese provocado. Por culpa de estas dos omisiones, la ley, en esta parte, seguirá siendo muy pobre en resultados prácticos y seguros.

e) En caso de inobservancia de las prescripciones mencionadas, se aplica una multa cuyo mínimo es de 51 liras y cuyo máximo es de 5,000 liras; á menos que la inobservancia constituya un delito previsto en el Código Penal, y salvo la acción civil que por da

ños y perjuicios puedan ejercer los interesados. El Ministerio público, es quien promueve la aplicación de estas penas ante el tribunal respectivo.

En el capítulo siguiente daremos algunos extractos del Reglamento y Tarifas de los Almacenes Generales Genoveses (*Molo Vecchio*), completando así la descripción de este órgano importante de la explotación comercial de los puertos. Haremos todavía, sin embargo, una observación final que demostraría, si ello fuera necesario, la poca eficacia inmediata de las leyes que autorizan en los hábitos del comercio modificaciones contrarias á su espíritu eminentemente conservador. La expedición de certificados de depósito y cédulas pignoraticias, constituye sin duda una de las más útiles funciones de los Almacenes generales. Fuera de Italia, el comercio aprovecha de buena gana este cómodo instrumento de crédito, que le permite disponer de una parte del valor de las mercancias aún no vendidas, ni siquiera despachadas en la Aduana. No obstante, en Italia,—ó por lo menos en Génova,— el procedimiento tropieza todavía para generalizarse y arraigarse en los usos mercantiles, después de veinticinco años de incorporado en la legislación vigente, con el prejuicio suspicaz que lo considera como una causa de descrédito, como un recurso extremo, precursor probable de la quiebra Y los comerciantes evitan, naturalmente, emplearlo en circunstancias normales.

Consorcio autónomo del puerto de Génova.

En el régimen administrativo de los puertos italianos, Génova constituye la excepción única.

Una corporación local, creada por la ley de 12 de febrero de 1903, con el nombre de Consorcio autónomo, tiene por misión *proveer, con los fondos especiales que la misma ley le asigna, á la ejecución de las obras y á la gestión y coordinamiento de los servicios del puerto de Génova.*

La idea del Consorcio autónomo venía preparándose de mucho tiempo atrás, como consecuencia natural de antecedentes históricos y económicos,

La rica donación del duque de Galliera, á que antes hemos aludido, no fué completamente incondicional. Fuera de la destinación exclusiva al puerto de Génova de los veinte millones ofrecidos, el convenio de 11 de abril de 1876 entre el Gobierno italiano y el donador, contiene por lo menos una cláusula que ya da á la explotación futura del puerto un carácter excepcional. Es el artículo 2.º, concebido así: « Los quais estarán provistos de « depósitos, vías férreas y aparatos mecánicos de carga y descar- « ga construídos según los sistemas mejores y más recientes. « Habrá también instalaciones para la visita y reparación de los « navíos. *Las tarifas aplicadas á esas instalaciones y aparatos « no podrán exceder nunca al mínimo de las tarifas análogas « vigentes en los puertos rivales extranjeros más importantes.*»

El Estado no podía, por lo demás, reservarse la dirección exclusiva de un puerto á cuya construcción y perfeccionamiento sólo en parte contribuyó, y que había gozado por muchos siglos de una completa independencia económica.

Ha sido, pues, por una fatal evolución que la Comisión del Puerto instituída en 1888 con el fin de coordinar y armonizar la acción de las diversas autoridades, se convirtió ella misma en una autoridad local independiente, con poderes y recursos amplísimos y con una duración casi indefinida (60 años, según el artículo 1.º de la ley).

La ocasión propicia se presentó cuando, terminadas las obras previstas en el convenio recién mencionado de 11 de abril de 1876, el aumento del tráfico resultó tan enorme que el comercio tuvo que reclamar la ejecución inmediata de nuevas ampliaciones. El Gobierno, penetrado de la imposibilidad en que estaba de suministrar los fondos necesarios con sólo los recursos del presupuesto y sin perjudicar á los otros puertos, encargó á la Comisión del Puerto de Génova el estudio de una nueva organización. Esta Comisión propuso sindicar los elementos que contribuían á la vitalidad del Puerto, el Estado, las provincias, las comunas, las Cámaras de Comercio, los ferrocarriles; substituir el sindicato en vez del Estado atribuyéndole las rentas y las cargas de este último para la ejecución de los trabajos extraordinarios proyectados y la conservación de las obras existentes; autorizarlo además para con-

tratar empréstitos que se amortizarían con el producto de las concesiones y de un impuesto aplicable á todas las mercancías embarcadas y desembarcadas en el puerto.

El sindicato debía encargarse de la administración del puerto, con facultades que lo librarían de las trabas burocráticas y le permitirían proceder rápidamente.

El Parlamento introdujo en el proyecto de ley preparado por la Comisión, una atribución más para el sindicato ó *Consorcio*, la de reglamentar y disciplinar el trabajo en el puerto de Génova.

La ley se promulgó el 12 de febrero de 1903; el reglamento de administración pública destinado á fijar los detalles de ejecución, lleva la fecha del 25 de junio del mismo año.

Se redujo al mínimo la ingerencia gubernativa, pero se juzgó que no podía prescindirse de ella por completo, estando compro metidos en el puerto de Génova considerables intereses del Estado. Así la ley atribuye al Consorcio en su calidad de mandatario del Estado la administración financiera, la conservación y ejecu ción de las obras, la disciplina de los servicios marítimos y de las prestaciones de trabajo en el puerto; pero excluye de su competencia el servicio de pilotaje, la policía judicial, la jurisdicción penal marítima del puerto, las cuestiones de seguridad pública, la sanidad y la aduana

El Consorcio se compone del Presidente, de la Asamblea y del Comité Ejecutivo. El Presidente es nombrado por el Rey. La Asamblea, que se reune dos veces por año, consta de 26 miembros: diez representantes directos del Estado, de los cuales cinco funcionarios en Génova, son miembros natos, á saber: el Intendente de las Finanzas, el Ingeniero jefe del Genio civil, el Director de la Oficina Hidrográfica, el Capitán del puerto y el Director de la Aduana; dos funcionarios designados por la autoridad directiva de los ferrocarriles; el Alcalde de Génova; el Presidente de la Cámara de Comercio de la misma ciudad; miembros electivos de las provincias y comunas que contribuyen á los gastos del puerto; un capitán de buque; un armador; un delegado de cada una de las Cámaras de Comercio de Milán y de Turín; un delegado de los obreros del puerto, y un delegado de las corporaciones de obreros llamados caravanas del Puerto Franco.

El Comité ejecutivo, se encarga del despacho de los asuntos ordinarios y se reune dos veces por mes bajo la presidencia del Presidente del Consorcio. Se compone de diez miembros de la Asamblea; de los cuales, cinco son representantes directos del Estado, á saber: los jefes de servicio del Genio civil, de la Aduana y de los ferrocarriles, el Capitán del puerto y el Consejero de prefectura; de representantes de Génova, á saber: el Consejero municipal de Génova, el Presidente de la Cámara de Comercio, el Capitán de buque y el obrero elegido por la mayoría de los obreros del puerto y de un miembro elegido por la Asamblea del Consorcio.

El Estado tiene mayoría en el Comité ejecutivo.

Como las funciones del sindicato cesarán al cabo de 60 años, transcurrido este plazo, los trabajos realizados volverán al Estado, á cuyo dominio público pertenecen.

Estos bienes son administrados por los funcionarios del Estado que forman parte del Consorcio.

Las oficinas administrativas y los servicios del puerto están bajo las órdenes del Presidente del Consorcio; pero, para asegurar á éste un personal competente, con el mínimo de gastos, el Consorcio se sirve de todo el antiguo personal,—pagándolo, naturalmente, con sus rentas.

La administración consta de tres grandes reparticiones: la administrativa propiamente dicha, la técnica y la policial.

La repartición administrativa, que forma la secretaría general, comprende dos divisiones: 1.° asuntos generales, 2.° contabilidad y tesorería.

La repartición técnica comprende una división de los trabajos del puerto y una inspección de los ferrocarriles.

La repartición de policía comprende tres divisiones: la primera encargada de la vigilancia del puerto, de los navíos y de los quais; la segunda, de la reglamentación del trabajo y de la disciplina de los obreros por medio de inspectores; la tercera, que antes dependía de la Cámara de Comercio, vigila desde el punto de vista policial la explotación de los galpones y de las grúas.

El principio de la autonomía financiera se revela en que, contrariamente á las prescripciones generales de la ley italiana, el Consorcio no está obligado, en el ejercicio de sus funciones, á some-

terse al control de la Corte de Cuentas y de las Administraciones centrales del Estado. Puede, además, resolver sobre los proyectos cuyo presupuesto sea inferior á 100,000 liras, sin necesidad del consentimiento del Ministro de Obras Públicas.

El control y las verificaciones se efectúan por una Comisión compuesta de dos técnicos (un Inspector del Genio civil y un Inspector superior de Ferrocarriles), y de dos revisadores de las cuentas, los cuales no forman parte del Comité ejecutivo.

Las decisiones del Comité se someten al Prefecto de Génova, quien verifica si ellas entran en las atribuciones del Consorcio y están de acuerdo con las leyes; si no llenan estas condiciones, puede el Prefecto anular aquellas decisiones.

El Estado cede al Consorcio el uso gratuito de los emplazamientos, construcciones, flota de servicio y utilaje del puerto, con excepción de las instalaciones que sirven para el ejército, la aduana, la sanidad, etc. Le asigna el sobrante de los fondos ya votados y, además, con destino á la conservación de las obras y á la iluminación del puerto,—una suma anual de un millón de liras, suma que podrá elevarse hasta dos millones proporcionalmente al aumento del tráfico. Le acuerda también la facultad de imponer á las mercancías manipuladas un derecho variable entre 10 centésimos de lira y una lira por tonelada. Finalmente, garantiza hasta cierto límite el pago de los intereses de los empréstitos contratados por el Consorcio.

El Consorcio funciona desde el 1.° de julio de 1903 bajo la presidencia del general Esteban Canzio, yerno de Garibaldi, y tiene su sede en el histórico palacio de San Jorge. Ha prestado ya grandes servicios: ha dado unidad á las oficinas que antes dependían de varias administraciones; ha tomado á su cargo y reglamentado la explotación de los galpones y aparatos de carga y descarga, confiada antes á la Cámara de Comercio; ha instituído oficinas especiales para los servicios náuticos, meteorológicos y estadísticos; ha provisto á la seguridad de las personas y de las mercancías; ha discutido y aprobado el proyecto de ampliación del puerto, sometido á su examen por el Gobierno; estudia un Reglamento general definitivo, y ha terminado una multitud de reglamentaciones parciales que pueden servir de modelo á cualquier administra-

ción de puertos. Ahora se dispone á iniciar el primer período de actividad técnica, para lo cual se ha asegurado ya los medios financieros mediante un empréstito garantido por el Estado.

Pero la parte más laboriosa y difícil quizá de sus atribuciones, y con la cual tuvo que iniciarse apenas instalado, fué la organiza ción del trabajo de los jornaleros y la solución del gran conflicto entre el comercio y los obreros del puerto.

El Consorcio juzgó que, á pesar de las leyes anteriores que ha· bían abolido las corporaciones obreras y consagrado la libertad del trabajo, tenía el derecho, en virtud de los poderes que se le habían conferido, de reglamentar el trabajo en el puerto, y que, sólo ejerciendo ese derecho para eliminar la superabundancia de mano de obra, obtendría trabajo bien hecho y evitaría los conflictos con los comerciantes.

Los principios adoptados por el Consorcio á este respecto, son los siguientes:

1.° Limitar el número de los obreros á las estrictas exigencias del comercio.

2.° Inscribir sobre una lista única de rotación á los obreros fijos admitidos á trabajar en el puerto, y excluir de esta lista á los jornaleros á fin de evitar las desigualdades de salario; admitir en caso de necesidad extraordinaria el empleo de jornaleros inscriptos en listas especiales.

3.° Imponer para la inscripción de los obreros en las listas de trabajadores del puerto, condiciones de edad, aptitud y moralidad, y aplicar en los casos previstos amonestaciones, multas ó la ex· pulsión. El Consorcio declina toda responsabilidad civil; se limita á dictar las reglas disciplinarias del trabajo, y á velar por el cumplimiento de esas reglas. Llena así una función social que la ley le confiere en interés de la comunidad y con prescindencia de toda especulación. La distribución del trabajo se efectúa bajo la vigi· lancia de los representantes del Consorcio, y esa vigilancia no tiene más objeto que el de tutelar el interés público.

4.° Organizar á los obreros en asociaciones de previsión y de socorro mutuo. Los obreros se reparten en categorías según la naturaleza del trabajo realizado. Cada categoría constituye una compañía ó corporación regida por estatutos que aprueba el Con-

sorcio, y que prevén la provisión de las herramientas ó útiles de trabajo, la constitución de un fondo destinado á suministrar pensiones en caso de enfermedad, á asegurar la vida de los trabajadores contra los accidentes del trabajo, y á formar cauciones para indemnizar á los comerciantes cuando ocurra el caso.

Cada compañía está presidida por un cónsul electivo asistido en sus funciones por un comité también electivo. El cónsul representa á la compañía ante el Consorcio, dirige el trabajo, lo distribuye entre los asociados según los pedidos recibidos de los patrones por intermedio de los gerentes (*gestori*) del Consorcio.

5.° Instituir un consejo de arbitraje para el arreglo amigable de las cuestiones entre comerciantes y obreros, y entre éstos y sus compañías ó corporaciones.

6.° Aplicar una tarifa y horario oficiales de trabajo.

7.° Asegurar al comercio la buena ejecución del trabajo.

Tales son, en resumen, los principios de la reglamentación del trabajo que sirven de base al decreto de 15 de junio de 1904. Esta faz de la actividad del Consorcio es la más discutible. Ha sido objeto de vivas críticas en los círculos comerciales de la ciudad, y la Municipalidad, la Cámara de Comercio, los introductores de carbón, — gremio importantísimo en Génova, — manifestaron francamente su desagrado contra las medidas adoptadas. Es incontestable que éstas dieron por resultado inmediato el aumento de los gastos que gravitan sobre el comercio. Pero sería prematuro decidir si las nuevas cargas estarán ó no compensadas por las garantías mayores de tranquilidad y estabilidad; los conflictos obreros ocurridos desde 1903 han sido arreglados fácilmente: la cuestión es saber si el Consorcio mostró suficiente energía al encarar algunas pretensiones exorbitantes de los obreros, ó si —como se afirma,—ha llevado su debilidad para con ellos hasta la inconsecuencia, renunciando en ciertos casos á hacer respetar las reglamentaciones dictadas por él mismo.

CAPITULO X

PUERTO DE GÉNOVA

(CONTINUACIÓN)

Anexos: Extractos de leyes, reglamentos y tarif

A. Reglamento de ejecución de la ley general puertos de 2 de abril de 1885. (1)

PARTE SEGUNDA

Atribuciones y relaciones recíprocas de las oficinas del Genio y de las autoridades marítimas y comerciales

I.—DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 104. El servicio técnico de los puertos, faros y playas, co ponde á las oficinas del Genio civil.

El servicio de la policía de los puertos y playas, entra en las buciones de las Capitanías de Puerto, de acuerdo con el Código Marina Mercante y su Reglamentación.

Art. 105. Las oficinas antedichas deben mantener entre sí las ciones necesarias para la regularidad de los servicios que les e respectivamente encomendados, según las normas fijadas en lo tículos siguientes, y que se relacionan con:

a) el cuidado y conservación de las obras de arte de los puert
b) las máquinas y aparatos flotantes destinados al servicio d obras portuarias;

---

(1) Este Reglamento lleva la fecha del 9 de mayo de 1901.

c) las grúas para embarco y desembarco de las mercancías;
d) los diques de carena y varaderos;
e) las dársenas;
f) las obras nuevas de los puertos y playas;
g) el servicio de lastraje;
h) la conservación de las señales fijas y flotantes, y la vigilancia del funcionamiento de los faros y fanales de señalamiento y de los aparatos de iluminación de los embarcaderos;
i) la pesca con relación al régimen hidráulico de los puertos y playas marítimas, y á la conservación de las obras;
j) los ríos y canales que desembocan en los puertos;
k) la policía técnica de los puertos y las playas.

Art. 106. . . . .

II.—DISPOSICIONES PARTICULARES

a) Del cuidado y conservación de las obras de arte de los puertos

Artículo 107. Los Ingenieros Jefes del Genio civil y sus dependientes, de conformidad con las instrucciones generales emanadas del Ministerio de Obras Públicas y con las especiales que deben pedirse en cada caso al Inspector seccional, procederán en épocas determinadas, ó extraordinariamente si fuere necesario, á efectuar la inspección de las obras marítimas, tomando nota de las condiciones en que se encuentren las varias construcciones de los puertos, playas y faros y de las restauraciones ó mejoras oportunas, sobre las cuales,—antes de elevar la propuesta al Ministerio de Obras Públicas,—interpelarán, si es del caso, á las Capitanías de puerto, á fin de verificar cuáles son de más importancia para la navegación y el comercio.

Art 108. Las Capitanías, aún cuando no hayan sido interpeladas, podrán indicar y proponer á las oficinas del Genio civil las medidas y los trabajos que reputen necesarios para la buena conservación de las obras marítimas.

Art. 109. Los Capitanes de puertos deben dar al personal de su dependencia las oportunas instrucciones para que suministren á las oficinas del Genio civil los informes y datos que se les pidan de acuerdo con el artículo 107.

Art. 110. Las Capitanías informarán á las oficinas del Genio civil de cuanto deterioro noten en las obras de los puertos, indicando cuáles sean, á su juicio, las causas de tales deterioros y qué medios consideran necesarios para repararlos.

Si los deterioros fueran causados por terceros, las Capitanías procederán de acuerdo con el artículo 177 del Código de la Marina Mer-

cante [1] y con el artículo 864 del Reglamento respectivo [2]; y las oficinas del Genio civil al transmitir á las Capitanías de puertos el peritaje de los deterioros causados, indicarán también el tiempo que presumiblemente transcurrirá para ser emprendidas y terminadas las reparaciones.

El importe de las reparaciones será en seguida vertido, á la orden de la Capitanía, en la tesorería provincial ó en las subtesorerías dependientes, y se ordenará la ejecución de las reparaciones por las oficinas del Genio civil con cargo á los fondos designados al efecto en el balance del Ministerio de Obras Públicas.

Art. 111. Las oficinas del Genio civil harán conocer á las Capitanías de puerto, si es posible llevar á efecto y dentro de qué límites, sus propuestas de restauraciones ó mejoras de las obras portuarias, y las tendrán al corriente del éxito de las providencias que tomen.

Art. 112. Para las reparaciones á efectuar en las obras de los puertos, playas y faros que no sean de la competencia del Ministerio de Obras Públicas, las Capitanías se dirigirán á las Administraciones y Corporaciones á quienes incumba proceder, informando de ello á la oficina del Genio civil.

Art. 113. Las oficinas del Genio Civil no tienen ingerencia directa en los edificios destinados al servicio de las Capitanías de puerto.

---

(1) *Art. 177 del Código de la Marina Mercante.*—Las oficinas de puertos cuidarán de que no se causen deterioros á los embarcaderos, muelles, varaderos, terraplenes, fanales y otras señales fijas, boyas y en general en ninguna las obras de propiedad del Estado.

Si ocurriera algún deterioro por culpa de los capitanes, patrones ú otros, la autoridad marítima lo constatará por medio del peritaje, y procurará su reembolso.

Las reclamaciones contra las órdenes de la autoridad marítima no podrán suspender el pago, salvo los derechos á la restitución de lo pagado que podrán hacerse valer ante el tribunal competente.

(2) *Art. 864 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante.*—En los casos contemplados por el artículo 177 del Código de la Marina mercante, la oficina de puerto da aviso de los deterioros causados en las obras del puerto, boyas, etc., á la Oficina del Genio civil, la cual avalúa los gastos que exigirá la reparación.

Para el pago de estos gastos y para otros procedimientos á cargo del autor del deterioro, se observarán las normas establecidas en el artículo 429 del presente Reglamento. (*)

(*) *Art. 429 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante.*—Para el reembolso de los gastos...., las oficinas de puertos invitarán verbalmente á efectuarlo, á los propietarios ó armadores de los barcos, dándoles comunicación,—y prometiéndoles también sacar copia si lo piden,—de los documentos respectivos.

Si demoraran el reembolso ó se rehusaran á efectuarlo, se les remitirá por medio de un empleado de la Capitanía del puerto un mandato escrito (*ingiunzione*), indicando en él especialmente la causa y el importe de los gastos cuyo reembolso se exige y marcando el plazo dentro del cual debe verificarse el pago.

Si transcurre inútilmente este plazo, que no será de más de cinco días, se trasmitirá otro ejemplar del mandato, con la declaración de no haberse obtenido el pago, al presidente del tribunal civil de la circunscripción, á fin de hacer ejecutorio el mandato mismo. Una vez provisto éste del decreto del tribunal, se envía á la autoridad judicial respectiva (*pretura*) para su cumplimiento.

Siempre que en dichos edificios existan locales dependientes del Ministerio de Obras Públicas, las oficinas del Genio civil, antes de emprender á los trabajos de conservación y de reparación en los locales mismos, deberán ponerse de acuerdo con las Capitanías de puerto.

La conservación y las reparaciones de los terraplenes y muelles sobre los cuales estén construídos dichos edificios, son siempre de la exclusiva competencia de las oficinas del Genio civil, salvo lo dispuesto en el artículo 104.

b) De las máquinas y aparatos flotantes destinados al servicio de las obras portuarias

Artículo 114. Las máquinas y aparatos flotantes de propiedad del Estado, adscriptos al servicio de la navegación de los puertos y á la construcción y conservación de las escolleras y demás obras portuarias, dependen, junto con el personal respectivo, directamente de las oficinas del Genio civil, salvo lo dispuesto por el Código de la Marina Mercante y por su Reglamento con relación á la policía de los puertos y playas de la navegación.

Art. 115. Las oficinas del Genio civil cuidarán de que se observen rigurosamente, respecto del anclaje y custodia del material flotante mencionado en el precedente artículo, las prescripciones generales que regulan el servicio de los puertos.

Art. 116 La estación ordinaria de fondeadero del material flotante de que se habla en los artículos precedentes, será establecida por las Capitanías de puerto, después de oídas las oficinas del Genio civil.

Cuando haya que transportar una parte del material flotante de un lugar á otro del mismo puerto, ó de uno á otro puerto, se observarán las normas prescriptas en el artículo 933 del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante. (1)

Art. 933.—Las oficinas del Genio civil encargadas del servicio de los puertos, playas y faros, darán á las respectivas oficinas de puerto la nota del material flotante que dependa de la Administración de Obras Públicas, indicando para cada aparato, etc., el nombre de la persona que de él responda. Las oficinas de puertos registrarán estas indicaciones á los efectos de la policía marítima y del orden de los servicios del puerto. Si hubiera que llevar uno de esos aparatos, etc., de un punto á otro del puerto, la oficina del Genio civil avisará á la del puerto qué aparato es el que ha de llevarse, á qué punto ha de ser transportado y el motivo del cambio de lugar. En vista de tales indicaciones, y siempre que no sufra trastornos la navegación, la oficina del puerto proveerá al transporte del material flotante á su nueva posición, y á su fácil utilización en la misma. Cuando haya que expedir material flotante de un puerto á otro, la oficina del puerto del lugar en que se halla el material á transportar, después de recibidas análogas indicaciones, dará por escrito su autorización, haciendo constar:

a) el material flotante á expedir y el puerto de su destino;
b) el nombre del marino que dirigirá el transporte, marino que deberá tener los requisitos exigidos por el Código de la Marina Mercante y por el presente Reglamento;
c) el nombre y calidad de las personas embarcadas.

Art. 117. Si los oficiales de las Capitanías observaran algún defecto en el modo de fondear ó en la custodia del material flotante referido, ú opinasen que su seguridad estuviera en peligro por cualquier circunstancia, tomarán las medidas oportunas de acuerdo con el Código de la Marina Mercante, informando de ellas al mismo tiempo á la oficina del Genio civil.

Art. 118. En los puertos situados en localidades donde no resida ninguna oficina del Genio civil, el material flotante y el personal adscripto á él, podrán, previa aprobación de los Ministerios competentes, ponerse bajo la dependencia inmediata del Oficial del puerto, el cual se atendrá á las instrucciones que le comunique la competente oficina del Genio civil.

Art. 119. Cuando sea necesario desarmar ó reparar alguna parte del material flotante, ó cuando haya que ponerla de nuevo en servicio, la oficina del Genio civil informará á la autoridad marítima local de los detalles particulares que pudieran interesarle.

Art. 120. Las prescripciones de los artículos precedentes son aplicables al material flotante de las Empresas de obras marítimas, las cuales deberán observarlas.

Las oficinas del Genio civil comunicarán á las Capitanías las disposiciones que á ese respecto contengan los pliegos de condiciones de los contratos de obras.

Art. 121. Si ocurre limpiar ó reparar el material flotante de la Administración de Obras Públicas, las oficinas del Genio civil deberán ponerse de acuerdo con las Capitanías de puerto para elegir y dejar disponible el lugar donde se pueda sacar á tierra dicho material de conformidad con los reglamentos del puerto.

Asimismo, deberán ponerse de acuerdo cuando se trate de la demolición de alguna parte del material declarado inservible.

c) y *d*) *De las grúas para embarco y desembarco de las mercancías, y de los diques de carena y varaderos*

Artículo 122. Las grúas y otros mecanismos para el embarco, desembarco y trasbordo de las mercancías,—así como los pontones y mástiles de carenadura,—que fueran provistos é instalados por cuenta del Estado, se entregarán por la oficina del Genio civil á la de puerto, para que ésta pueda disponer de ellos en interés del comercio.

Siempre que las Capitanías de puerto crean oportuno confiar por medio de concesiones á particulares ó á corporaciones el ejercicio de los mencionados mecanismos, interpelarán á la Cámara de Comercio y á la oficina del Genio civil, el cual si no tiene objeción que oponer, formulará las condiciones de orden técnico que deban incluirse en el contrato de concesión, á fin de asegurar la conservación

ó, si es del caso, el mejoramiento de los mecanismos mismos, y dará también su opinión propia, después de oída la Cámara de Comercio, respecto de las tarifas que los concesionarios podrán aplicar. Un funcionario de dicha oficina del Genio civil intervendrá en el acto de la entrega del material á los concesionarios y en el de la devolución.

Art. 123. Cuando el ejercicio de los mecanismos mencionados no sea confiado á particulares ó corporaciones, la Capitanía de puerto procederá á reglamentar su uso público, mediante disposiciones especiales que concertará con la Cámara de Comercio y con la oficina del Genio civil; á esta última corresponderá la conservación regular y las reparaciones que ocurra efectuar en dichos mecanismos.

Art. 124. Si los mecanismos fueran de propiedad de la Cámara de Comercio ó de particulares, su ejercicio será reglamentado de conformidad con el contrato de concesión, y en su defecto, obedeciendó á las disposiciones particulares fijadas de común acuerdo entre la Capitanía de puerto y la Cámara de Comercio ó los particulares, interviniendo también las oficinas del Genio civil.

Art. 125. Las oficinas del Genio civil deben cuidar de que en el ejercicio de los mecanismos de propiedad del Estado, de corporaciones ó de particulares se observen siempre las condiciones técnicas y las reglas prescriptas para impedir deterioros y roturas á las mercancías, ó daños á las personas. Harán visitar al efecto periódicamente las máquinas y aparatos para cerciorarse de su solidez y seguridad, así como de su buena conservación, é informarán á la Capitanía ó á la Oficina de puerto de los defectos que encontraren, á fin de que se provea el medio de repararlos.

Tanto la oficina del Genio civil como la Capitanía de puerto, podrán proponer la inspección por mecánicos especialistas.

Lo que precede no aminora en nada la responsabilidad de las personas que tengan á su cargo el ejercicio de los mecanismos, las cuales sufrirán siempre las consecuencias de todo tropiezo ó desastre que ocurra.

Art. 126. Las normas fijadas en los artículos que preceden, se extienden al uso y al ejercicio de los diques de carena y varaderos, salvo las modalidades particulares que habrá que determinar según los casos y la importancia de tales establecimientos.

e) De las dársenas

Artículo 127. Las dársenas comerciales que no constituyen parte del puerto están sujetas á las disposiciones generales del Genio civil, y las Capitanías ejercen sobre ellas sus respectivas atribuciones.

Art. 128. Siempre que la explotación de los establecimientos mencionados esté confiada, por contrato de concesión, á particulares

ó á corporaciones, la ingerencia de las Capitanías ó de las oficinas del Genio civil se fija de acuerdo con las respectivas concesiones ó por reglas particulares convenidas, si es del caso, con la Administración de Aduanas.

f) De las obras nuevas de los puertos y playas

Artículo 129. En general, las oficinas del Genio civil, al estudiar los proyectos de obras nuevas, pedirán á las Capitanías de puerto y á las Cámaras de Comercio las informaciones especiales que permitan apreciar más exactamente la utilidad y conveniencia de esas obras desde el doble punto de vista náutico y comercial.

Art. 130. Las Capitanías podrán proponer la ejecución de obras nuevas. Cuando éstas no sean de mucha importancia, ó cuando se trate simplemente de mejorar las obras existentes, las propuestas de la Capitanía podrán presentarse directamente al Ingeniero jefe de la oficina del Genio civil, el cual, después de un examen preliminar de la propuesta, la elevará con su propio dictamen al Ministerio de Obras Públicas.

Cuando las propuestas se refieran á obras nuevas ó de mucha importancia, deberán presentarse por la Capitanía al Ministerio de la Marina, el cual si las considera atendibles las pasará al de Obras Públicas.

g) Del servicio de lastraje

Artículo 131. Las oficinas del Genio civil coadyuvarán con las Capitanías en la compilación de los Reglamentos especiales sobre el manejo del lastre, de conformidad con cuanto dispone el artículo 848 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante. [1]

Art. 132. Cuando las oficinas del Genio civil observen que en las operaciones de lastraje no se toman las precauciones necesarias para evitar perjuicios á los fondeaderos y obras del puerto, lo avisarán á la Capitanía de puerto, proponiendo á la vez, si hace al caso, las medidas ulteriores que consideren oportunas.

---

(1) *Artículo 848.*—De acuerdo con el artículo 163 del Código de la Marina Mercante, compete á los Capitanes de puerto,—después de oído, si hay lugar á ello, el parecer de las oficinas locales del Genio civil encargadas de los puertos, playas y faros, formular y publicar los reglamentos sobre el manejo del lastre en los puertos, radas y canales de la respectiva circunscripción, determinando los lugares y modos de embarco y desembarco, las precauciones á observarse, las normas para los pedidos y permisos, las tarifas de precios del lastre, y cualquier otra medida oportuna.

Art. 133. Los pliegos de condiciones para el arriendo de la explotación de un depósito permanente de lastre, los formulará la Capitanía de puerto, previo acuerdo con la oficina del Genio civil, y los trasmitirá después al Ministerio de la Marina para su aprobación.

h) De la conservación de las señales fijas y flotantes, y de la vigilancia del funcionamiento de los faros, fanales y aparatos de iluminación de los embarcaderos.

Artículo 134. Las Capitanías de puerto recogerán informes de los capitanes y patrones de buques sobre la eficacia y regularidad de la iluminación de faros y fanales, así como sobre el funcionamiento de las señales fijas y flotantes, y comunicarán esas informaciones á las oficinas del Genio civil.

Art. 135. Recibidas las informaciones que se mencionan en el artículo precedente, las Oficinas del Genio civil proveerán según les competa, con la cooperación de las Capitanías de puerto.

Siempre que se trate de faros, fanales ó señales flotantes situados en los puertos ó playas de cuarta clase, las oficinas del Genio civil, por intermedio de la Prefectura, denunciarán los defectos comprobados, á la Comuna ó al Consorcio á quien corresponda proveer, indicándole lo que haya de hacerse. Si estas indicaciones fueran desoídas, las oficinas mencionadas propondrán á la Prefectura la ejecución de oficio, dando cuenta al Ministerio de Obras Públicas y á la Oficina hidrográfica de la Marina Real para que se avise á los navegantes.

Art. 136. Las Capitanías de puerto deben prestarse á facilitar á las oficinas del Genio civil el modo de efectuar observaciones regulares y uniformes respecto de la visibilidad de los faros y señales, ya tengan esas observaciones un fin técnico ó de control.

Art. 137. En circunstancias excepcionales de lugar ó de distancia, podrá el Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con el de la Marina, confiar á un oficial de puerto el servicio de vigilancia de algún faro ó señal marítima.

En este caso el oficial de puerto deberá atenerse á las instrucciones que le dé la oficina del Genio civil.

i) De la pesca, con relación al régimen hidráulico de los puertos y playas marítimas y á la conservación de las obras

Artículo 138. Las Capitanías de puerto prohibirán la pesca en las proximidades de las obras portuarias, cuando en aquélla se empleen medios, utensilios ó aparatos que puedan perjudicar la conservación de las obras mismas.

Art. 139. Las oficinas del Genio civil y las Capitanías de puerto,

así como los Agentes de Finanzas (*agenti di Finanza*), cuidarán de que todo abuso de pesca, especialmente de la que se practica con materias explosivas, sea comprobado y denunciado á la autoridad judicial.

j) De los ríos y canales que desembocan en los puertos

Artículo 140. Además de las visitas ordinarias que, estando á lo prescripto por el artículo 891 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante, [1] deben efectuar en los ríos y canales que desembocan en los puertos, los ingenieros jefes del Genio civil ó sus delegados efectuarán visitas extraordinarias siempre que sospechen que los ríos y canales mencionados sean causa especial y directa de cegamiento ó relleno de los puertos.

Las circunstancias de esas visitas se harán constar en una acta, que indicará especialmente el límite de extensión tierra adentro hasta el cual se supone que el río ó canal tiene influencia sobre el régimen del puerto, y las obras de protección que se juzguen necesarias para impedir el rellenamiento. Deberá además expresarse el nombre de los propietarios obligados á ejecutar dichas obras de acuerdo con el artículo 179 del Código de la Marina Mercante. [2]

De esta acta notificará el Prefecto á los propietarios, invitándolos á presentar dentro de un plazo razonable la solicitud y los proyectos á que se refiere el artículo 888 del antes mencionado Reglamento. [3]

---

(1) *Art. 891 del Reglamento para la ejecución del Código de la Marina Mercante.*—Compete á las oficinas del Genio civil practicar las visitas oportunas á los ríos y canales para comprobar las condiciones del álveo y verificar si los propietarios ribereños cumplen con las prescripciones del Reglamento.

Tales visitas se practicarán por lo menos una vez cada tres meses para la porción inferior de dichos ríos y canales, y semestralmente para la porción superior.

La extensión respectiva de la porción inferior y de la porción superior de los ríos y canales, se definirá por los reglamentos locales de puerto si ya no lo está por disposiciones vigentes.

(2) *Art. 179 del Código de la Marina Mercante.*—A lo largo de las riberas de los canales y ríos que desembocan en un puerto, los propietarios ribereños deberán construir los muros de sostenimiento que sean necesarios. Para la construcción de estos muros se observarán las normas prescriptas por el Reglamento.

(3) *Art. 888 del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante.*—Los propietarios, antes de proceder á la construcción de las obras ó á las modificaciones en las mismas, de que se habla en los artículos precedentes, presentarán al Prefecto de la provincia una solicitud acompañada de un plano-tipo que demuestre la clase de obras á emprender, y de un metraje y presupuesto que explique el género de construcción y los materiales adoptados. Estos documentos, provistos del sello prescripto, serán remitidos por el Prefecto á las competentes oficinas del Genio civil encargadas respectivamente del servicio general gubernativo de aguas y carreteras y del servicio especial de trabajos marítimos, y á la Capitanía del puerto; para que hagan sus observaciones y prescriban las condiciones especiales aplicables al caso. Inmediatamente después de producidos los dictámenes concordes de estas tres oficinas, la Prefectura fijará el plazo y las condiciones para la ejecución de las obras.

Art. 141. No presentando los propietarios la solicitud y el proyecto de que se habla en el artículo precedente, el Prefecto dará aviso al Ministerio de Obras Públicas, el cual, si lo cree necesario, ordenará á la oficina del Genio civil que prepare dicho proyecto.

Los proyectos se depositarán en la Prefectura, y el Prefecto invitará á todos y cada uno de los propietarios á examinarlos, advirtiéndoles que si no presentaran dentro del plazo de quince días observaciones contra dichos proyectos, éstos serán aprobados por decreto que prescribirá también la ejecución de las obras.

Art. 142. Cuando los propietarios mismos presenten los proyectos de las obras, el Prefecto proveerá de acuerdo con el artículo 888 del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante, [1] y si la Oficina del Genio civil hubiera propuesto modificaciones, el Prefecto lo advertirá á los propietarios, de conformidad con el segundo parágrafo del artículo precedente y á sus efectos.

Art. 143. El Ministerio de Obras Públicas, después de oir al Consejo superior, decidirá definitivamente sobre las oposiciones y observaciones que formularen los propietarios, tanto respecto de la obligación de construir las obras como respecto de las modificaciones propuestas á los proyectos presentados por ellos.

Del mismo modo y con las mismas formalidades se procederá respecto de las observaciones que los propietarios hubieren presentado con relación á los proyectos preparados por la oficina del Genio civil, cuando esta oficina no considere fundadas aquellas observaciones y los propietarios insistan, sin embargo.

Art. 144. Resuelta toda cuestión, aprobado y declarado obligatorio el proyecto, el Prefecto fijará á los propietarios los plazos dentro de los cuales deben emprender y ultimar las obras.

Art. 145. Si los propietarios no iniciaran ó no terminaran las obras en el plazo y del modo prescripto, el Capitán de puerto y el ingeniero jefe de la oficina del Genio civil, ó sus delegados, procederán á una verificación local y levantarán el acta respectiva que servirá de base al juicio por contravención de que hablan los artículos 179 [2] y 421 [3] del Código de la Marina Mercante.

Art. 146. En el juicio por contravención intervendrá un empleado del Genio civil, y, en representación de la Administración constituída en parte civil, pedirá que, sin perjuicio de la pena pecuniaria á que se refiere el artículo 421 del Código de la Marina Mercante, se condene al contraventor á la ejecución de las obras según el pro-

(1) Véase la nota precedente.

(2) Véase la segunda nota al artículo 140.

(3) *Artículo 421*.—Las contravenciones á lo dispuesto en el artículo 179 se castigarán con multas que podrán elevarse á trescientas liras.

yecto ya aprobado y mandado realizar, prefijándose con ese fin un breve plazo con la cláusula á favor de la administración actora, de acuerdo con lo que prescribe el artículo 1220 del Código Civil, [1] de la autorización para ejecutar ó hacer ejecutar ella misma las obras á costa del contraventor, en el caso de que éste no las haya llevado á cabo en el plazo fijado ó las haya efectuado de una manera contraria á las reglas de arte y á las indicaciones del proyecto.

Art. 147. Acogidas las instancias de que se habla en el artículo precedente, y hecha irrevocable la sentencia, la Administración procederá de oficio, en caso de no cumplimiento ó de imperfecto cumplimiento, por parte del contraventor, á la ejecución de las obras.

Art. 148. Terminados y recibidos los trabajos, la oficina del Genio civil prepara la cuenta de los gastos efectuados, acompañándola de los correspondientes justificativos.

En la cuenta se incluirán los gastos de dirección.

Art. 149. Una copia de la cuenta y de los documentos justificativos que se mencionan en el artículo precedente, será notificada por el Capitán de puerto y por vía administrativa á los propietarios obligados al pago, con fijación del plazo dentro del cual deberán verter la suma en la Tesorería del Estado.

Si trascurriere inútilmente el plazo arriba indicado, otra copia de la cuenta y de los documentos, acompañada del mismo mandato declarado ejecutorio por el Presidente del Tribunal civil competente por jurisdicción, será notificada, en la forma prescripta por el artículo 56 del Código de la Marina Mercante, [2] al deudor moroso por el Juez de Paz, quien podrá recurrir al cobro forzoso si es necesario.

Los interesados podrán presentar reclamaciones en los plazos y en la forma que indica el precitado artículo 56.

Art. 150. El procedimiento coercitivo de los artículos precedentes

---

(1) *Artículo 1220 del Código Civil.*—No siendo cumplida la obligación de hacer, podrá autorizarse al acreedor á hacerla cumplir él mismo á costa del deudor.

(2) *Art. 56 del Código de la Marina Mercante.*—Los propietarios y los armadores son también responsables solidariamente del pago de los impuestos y otros derechos marítimos para la retribución y pagos ó retenciones de pagos adeudados á la caja de inválidos de la Marina Mercante, de los gastos de alimentación y del reempatrio de los hombres de la tripulación, y de todo gasto satisfecho á favor de los mismos por los agentes gubernativos, si tales gastos debieran estar á cargo del navío.

La responsabilidad por el reembolso de los gastos de alimentación y de reempatrio de los tripulantes, cesa en el caso de naufragio y de abandono del navío; pero el reembolso de esos gastos se tomará de los objetos salvados ó de su valor.

Para el reembolso de los gastos indicados en este artículo, los Capitanes de puerto podrán expedir órdenes, que recibirán el carácter de ejecutivas mediante el decreto del Presidente del Tribunal civil; salvo el derecho de apelar ante el Tribunal mismo dentro del término de doce días y después del pago de la suma comprobado por el recibo del reclamante, recibo que se agregará á la apelación, que de otro modo no será admitida.

se aplicará también después de agotados los trámites por vía administrativa y después que se haya pronunciado la sentencia condenatoria, si ocurre, por las contravenciones á lo prescripto en el último párrafo del artículo 179 del Código de la Marina Mercante [1] y 896 del correspondiente Reglamento, [2] ya sea para obligar á los contraventores á ejecutar las obras que convenga con el objeto de reponer las cosas en su primitivo estado, ya sea para obtener el reembolso de los gastos, cuando dichas obras se hubieran ejecutado de oficio.

k) De la policía técnica de los puertos y playas

Artículo 151. Cuando el uso y destino de las obras de los puertos no correspondan al fin para que fueron construídas, ó puedan comprometer su buena conservación, las oficinas del Genio civil lo advertirán á las Capitanías de puerto para que tomen las providencias necesarias.

Art. 152. Siempre que alguno de los aparatos flotantes del material de un puerto se vaya á pique, para la operación de ponerlo nuevamente á flote, ó de removerlo,—que es de la competencia del Ministerio de la Marina, según lo dispuesto por el Código de la Marina Mercante y su Reglamento,—prestarán su ayuda en la parte técnica los empleados del Genio civil de acuerdo con las instrucciones que reciban del Ministerio de Obras Públicas, y, en casos de urgencia, de acuerdo con los pedidos de la Capitanía y dando cuenta al mismo tiempo á dicho Ministerio.

No deberán, sin embargo, inmiscuirse en la parte administrativa, reservada á la Capitanía de puerto.

No obstante, cuando se trate del material flotante indicado en el artículo 114 de este Reglamento, la Oficina del Genio civil procederá á la operación de remoción ó salvataje.

Art. 153. Cuando se hagan en las proximidades del muro de ribera extraordinarios depósitos ó acumulaciones de mercancías, á punto de comprometer la estabilidad del muro mismo, las Oficinas del Genio civil lo avisarán á la Capitanía de puerto, y, de acuerdo con ésta, fijarán los límites de superficie y altura dentro de los cuales han de mantenerse dichos depósitos ó acumulaciones de mercancías.

---

(1) Véase la segunda nota al artículo 140.

(2) *Artículo 896 del Reglamento de ejecución de la Marina Mercante.*—Para la explotación ó apertura de canteras, como para cualquier trabajo considerable de excavación y de roturación de zonas extensas de terreno, dentro del perímetro de las cuencas que vierten sus aguas en un puerto, los propietarios deberán recabar el correspondiente permiso de la autoridad marítima, siguiendo las normas establecidas antes para cuanto concierne á las obras construídas á lo largo de los canales y ríos que desembocan en el puerto, y deberán someterse á las precauciones y condiciones que se les impongan.

Art. 154. Siempre que el amarraje de los navíos á las anillas, columnas, etc., no se hiciere observando las precauciones prescriptas; cuando, por ejemplo, varios navíos se amarren á la misma columna, anilla, etc., en forma que comprometa la estabilidad de estas últimas, las oficinas del Genio civil informarán del hecho á la Capitanía de puerto para que provea.

Las Capitanías cuidarán de que los grandes navíos atracados á los embarcaderos, aflojen sus amarras á medida que vayan aligerando su carga, y de que los piróscafos no pongan en movimiento sus máquinas mientras estén amarrados.

Cuando las amarras estén constituídas por cadenas, deben éstas revestirse de paja ó cosa análoga, ó bien apoyarse sobre maderos.

Art. 155. Al compilar los reglamentos especiales de que habla el artículo 812 del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante, [1] las Capitanías de puerto deberán oir á la oficina del Genio civil para todo lo que concierne á la conservación de las obras.

Art. 156. Antes de fijar en los pliegos de condiciones especiales para obras marítimas, el destino de espacios de agua ó de playas para uso de los talleres ó para depósitos de las empresas, los Ingenieros jefes del Genio civil deben ponerse de acuerdo por escrito con las Capitanías de puerto. En un plazo prudencial, que nunca será menor de quince días, antes de hacerse efectiva la ocupación de las áreas, las oficinas del Genio civil deben dar aviso á la autoridad marítima para que provea á dejarlas disponibles.

La entrega de estas áreas á la empresa, cuando no se las destine á la ubicación de las obras, la efectuará un empleado de la Capitanía de puerto, con intervención del Ingeniero director de los trabajos.

---

(1) Artículo 812.—Tomando por base las prescripciones del Código de la Marina Mercante y del presente Reglamento, los Capitanes de puerto formarán para cada uno de los puertos de mayor importancia de la respectiva circunscripción reglamentos especiales, sujetos á la aprobación del Ministerio de la Marina, en los que se determinará:

a) La repartición del espacio interior del puerto en cierto número de zonas donde deban fondear los navíos, y la repartición de los amarraderos y muelles según el estado de los mismos navíos, la naturaleza de la carga y el género de operaciones que hayan de efectuar;

b) Los lugares en que haya de verificarse el embarco y desembarco de pasajeros, de mercancías y de lastre.

c) Los lugares de fondeadero [illegible] chatas, botes y otras embarcaciones ó aparatos flotantes [illegible] puerto.

d) Los lugares destinados [illegible] embarcaciones y aparatos [illegible]

e) [illegible]

Las reglas para [illegible] inflamables y explosivas, y en general [illegible] la policía administrativa y á la seguridad de los puertos.

En todos los casos, sólo se entregarán á las empresas las áreas designadas é indispensables para los trabajos.

Después de terminados éstos, las áreas que han servido para uso de los talleres ó para lugar de depósito de las empresas, serán devueltas por éstas á las Capitanías de puerto con intervención del Ingeniero director de los trabajos.

Art. 157. Las áreas consignadas á las empresas de obras marítimas, ya sea para la ubicación de las obras, ya sea para los talleres y depósitos de materiales y útiles, dependen directamente, para todos los fines técnicos, de la oficina del Genio civil á que se haya confiado la dirección de los trabajos contratados, salvo la observancia de las reglamentaciones del puerto, respecto de las cuales se entenderá con la Capitanía.

Art. 158. Siempre que llegue á conocimiento de las Capitanías de puerto que en las áreas consignadas á las empresas se comete algún abuso, sea por parte de los contratistas ó por terceros, dichas Capitanías informarán del hecho á la oficina del Genio civil para las providencias oportunas; en casos de urgencia podrán proveer directamente, dando aviso al mismo tiempo á la oficina mencionada.

Art. 159. Antes de hacer emprender trabajos de dragado en los puertos, las oficinas del Genio civil darán aviso á la Capitanía de puerto y concertarán con ella el orden á seguirse en el dragado de las diversas zonas, á fin de que oportunamente se haga cambiar de fondeadero á los buques y se dejen libres los pasajes para las dragas, ganguiles y remolcadores.

El aviso recién mencionado se dará por lo menos quince días antes de emprender los trabajos.

Análogamente, las Capitanías de puerto se pondrán de acuerdo con la oficina del Genio civil respecto de los pontones y demás material flotante adscripto al servicio de construcción de las escolleras y de obras de fundación.

Art. 160. Los empleados del Genio civil, al dar aviso á las Capitanías de puerto del comienzo de los trabajos contratados, indicarán el nombre del contratista y su representante, y transmitirán á las mismas Capitanías un extracto de la parte del contrato que pueda interesarles.

Art. 161. Siempre que se haya de proceder á la ampliación ó remo ción de columnas, anillas, boyas ó castillos de amarradura, de boyas de guía, de faros ú otras señales fijas ó flotantes, con el objeto de facilitar la entrada de las embarcaciones á los puertos y su estadía en ellos, las oficinas del Genio civil se pondrán de acuerdo con la competente autoridad marítima.

Art. 162. Compete á las oficinas del Genio civil cuidar de que se hagan con regularidad,—mediante la instalación de higrómetros y

aparatos meteorológicos en los puertos,—observaciones, diarias si es necesario, sobre el flujo y reflujo del mar y dirección y fuerza de los vientos y de las corrientes.

Esas observaciones se inscribirán en registros apropiados, y se tomarán trimestralmente los resultados que ellas arrojen.

Para puertos situados donde no exista una oficina del Genio civil, estas observaciones podrán encomendarse, previo acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el de la Marina, á empleados de las Capitanías de puerto, los cuales se atendrán á las instrucciones que les expida la Dirección del Genio civil de concierto con las Capitanías.

Art. 163. En las playas en que se producen frecuentes é importantes variaciones del fondo, la oficina del Genio civil hará particulares y especiales observaciones desde el punto de vista técnico, y las Capitanías de puerto, en lo que se refiere á la navegación y al comercio.

Art. 164. Cuando, á consecuencia de fuertes borrascas ó de crecientes torrenciales, se alteren considerablemente las condiciones de una playa, las oficinas del Genio civil efectuarán prolijas inspecciones oculares en el paraje, tomando también informaciones en las oficinas de puerto, y elevarán después una relación al Ministerio de Obras Públicas proponiéndole las medidas que juzguen oportunas.

Art. 165. Los Ingenieros jefes del Genio civil y los Capitanes de puerto dispondrán, de común acuerdo, al final de cada bienio, una inspección del litoral comprendido en su respectiva jurisdicción, á fin de reconocer los abusos, innovaciones ó alteraciones de régimen que hayan podido ocurrir.

Del resultado de estas inspecciones, las oficinas del Genio civil y las Capitanías de puerto informarán á los Ministerios de que dependen.

Art. 166. Para todo lo referente á concesiones de la ribera del mar, de terrenos en los puertos y playas, y en general para todo lo que constituye el objeto del Título III, Capítulos I, II, III y IV del Reglamento de ejecución del Código de la Marina Mercante, las Capitanías de puerto y las oficinas del Genio civil se conformarán con las normas prescriptas en dicho Reglamento, entendiéndose previamente en los casos de mayor importancia también con la Intendencia de Finanzas y con la Cámara de Comercio.

Art. 167. Cuando así lo estatuya el contrato de concesión ó cuando la Capitanía de puerto lo requiriese, un delegado de la oficina del Genio civil intervendrá en las estipulaciones y en la entrega de las áreas concedidas.

Art. 168. Las Capitanías de puerto podrán requerir de la oficina del Genio civil, que ponga su *Visto* á los dibujos anexos á los contratos de concesión.

Art. 169. Cuando los pedidos de concesión tengan por objeto la construcción de obras portuarias de las contempladas en el artículo 5.º de la ley [1] ó la ocupación de obras existentes, las oficinas del Genio civil deberán ante todo informar al Ministerio de Obras Públicas, exponiendo su parecer al respecto.

Art. 170. Las oficinas del Genio civil que consideren que alguna obra implica innovaciones en las playas ó en los puertos, averiguarán si ha sido acordado el respectivo permiso de la autoridad competente, y en caso de abuso ó perjuicio cualquiera, informarán sin demora á la Capitanía de puerto, proponiéndole, si hay lugar á ello, las providencias que juzguen oportunas. Si las providencias aconsejadas no se adoptasen, ó resultaran insuficientes, ocurrirán aquellas oficinas al Ministerio de Obras Públicas.

En caso de disentimiento entre las oficinas del Genio civil y la Capitanía de puerto, proveerá el Ministerio de la Marina de acuerdo con el de Obras Públicas.

III.—RELACIONES CON LAS COMUNAS INTERESADAS EN LOS PUERTOS

Artículo 171. Cuando para la ejecución de trabajos de conservación de puertos ó para la construcción de obras nuevas hayan de ocuparse temporariamente áreas ó caminos comunales ó sea necesaria alguna disposición edilicia especial, las oficinas del Genio civil presentarán á la autoridad comunal, por intermedio del Prefecto, la correspondiente solicitud; á no ser que esta gestión, en virtud del respectivo contrato de obras, incumba al contratista.

---

(1) *Artículo 5.º de la Ley de Puertos.*—Son obras relativas á los puertos, faros y playas:

a) Los rompeolas de abrigo que protegen los fondeaderos;
b) Los rompeolas, diques ó escolleras que regulan la desembocadura y protegen las riberas de los puertos-canales;
c) Las riberas artificiales, banquinas, estaciones, dársenas, máquinas fijas para arbolar ó descargar los navíos;
d) Los diques y muros de circunvalación para defender los puertos, de los aluviones y rellenamientos;
e) Las dársenas de depósito de agua destinada á producir corrientes artificiales que mantengan libres las entradas de los puertos-canales;
f) Los canales de derivación y las cloacas para evitar depósitos é infecciones en los puertos;
g) Los varaderos y diques de construcción y reparación de los buques;
h) Los dragados de la boca, dársenas y canales de los puertos;
i) Los faros, torres de señal y otros edificios para uso del servicio técnico, administrativo y policial de los puertos;
j) Las boyas de ancla y otras señales fijas y móviles destinadas á guiar á los navíos ó á facilitar su anclaje;
k) Cualquier otra obra cuyo objeto sea mantener profundo y saneado un puerto, facilitar su acceso y salida y aumentar su seguridad.

Las autoridades comunales harán saber su decisión y las reservas ó condiciones á que someten su asentimiento.

Art 172. Las Comunas deben dar á las oficinas del Genio civil que lo pidan, todas las noticias que puedan contribuir al mejor conocimiento de las comunicaciones entre su centro habitado y el puerto ó lugar de arribo, para tenerlas en vista al preparar los proyectos y ejecutar las obras.

Art. 173. Cuando los Ingenieros jefes del Genio civil, en vista de las inspecciones ordinarias ó extraordinarias practicadas en los puertos de cuarta clase, reconozcan la necesidad de obras de reparación ó de conservación, lo harán saber al Prefecto para que éste haga las indicaciones necesarias á la Comuna ó al Consorcio á quien corresponda proveer.

Art. 174. Las Comunas ó los Consorcios, cuando dispongan la ejecución de obras marítimas, lo participarán á la Prefectura, la cual dará aviso á la oficina competente del Genio civil para que ejerza la vigilancia sobre esas obras de acuerdo con lo que dispone la ley.

B.—LEY DE CREACIÓN DEL CONSORCIO AUTÓNOMO PARA LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS Y PARA LA EXPLOTACIÓN DEL PUERTO DE GÉNOVA. (1)

I.—*Constitución del Consorcio*

Artículo 1.º Constitúyese un Consorcio obligatorio con la misión de proveer á la ejecución de las obras y á la gestión y coordinamiento de los servicios del puerto de Génova, disponiendo al efecto de los fondos que se le asignan por esta ley.

El Consorcio durará sesenta años y proveerá directamente:

1.º á la administración de los fondos y proventos que se le asignan;

2.º á la ejecución de las obras portuarias ordinarias y extraordinarias; así como á la conservación ordinaria y extraordinaria y á la reparación de las mismas obras y de las ya existentes en el puerto de Génova;

3.º á los gastos para las instalaciones ferroviarias de cualquier género sobre los embarcaderos, y para la instalación de líneas de acceso destinadas al servicio del puerto;

(1) De 12 de febrero de 1903.

4.º á los servicios marítimos portuarios referidos en la Parte primera, Título tercero del Código de la Marina Mercante, salvo las excepciones resultantes del último inciso del presente artículo;

5.º á promover,—en las formas legales y por todos los medios que entren en su competencia,—el coordinamiento y mejora de los demás servicios del puerto; así como á reglamentar y disciplinar de análogo modo todos los géneros de prestación de trabajo personal efectuado por individuos adscriptos á las operaciones y servicios del puerto;

6.º á los gastos de cualquier naturaleza necesarios al desempeño de las atribuciones arriba indicadas.

Se excluye de la competencia del Consorcio todo lo relativo á las obras, servidumbres y servicios militares de tierra y mar, el servicio de pilotaje, la policía judicial y la jurisdicción penal marítima del puerto, la seguridad pública, la sanidad pública y la aduana.

Art. 2.º El Consorcio está constituído por: el Estado, las Provincias y Comunas determinadas en los artículos 3.º y 12 de esta ley, la Cámara de Comercio y Artes de Génova, la Dirección del servicio ferroviario del puerto de Génova.

Art. 3.º Las entidades que componen el Consorcio estarán representadas en la forma siguiente:

1.º *El Estado:*

a) Por cinco miembros nombrados especialmente, á saber:

el Presidente del Consorcio, nombrado por Real Decreto á propuesta del Ministro de Obras Públicas, de acuerdo con el de la Marina y elegido fuera de los miembros del Consorcio;

un Consejero de Prefectura designado por el Ministerio del Interior;

un Inspector del Genio civil, un Inspector superior técnico de la Inspección General de Ferrocarriles y un funcionario técnico de la oficina correspondiente á la circunscripción de Génova de la Inspección General de Ferrocarriles, nombrados por el Ministro de Obras Públicas.

b) Por cinco miembros de derecho, á saber:

el Intendente de Finanzas de Génova;

el Ingeniero jefe de la Oficina del Genio civil de Génova;

el Capitán del puerto de Génova;

el Director de la aduana de Génova.

2.º *Las Provincias:*

Por miembros electivos, á saber:
un Consejero provincial elegido por el Consejo provincial de la Provincia de Génova,
un representante elegido por cada uno de los Consejos provinciales de las otras provincias que concurren á sufragar los gastos del puerto de Génova con una cuota no inferior á 80 milésimos de la contribución anual total impuesta á las provincias por la ley de 2 de abril de 1885, número 3095.

3.º *Las Comunas:*

a) Por un miembro de derecho, á saber:
el Alcalde de Génova.
b) Por miembros electivos, á saber:
un Ingeniero elegido por el Consejo comunal de Génova en la Corporación de los Ingenieros y Arquitectos de Génova ó en la Corporación de los Ingenieros navales y mecánicos de Italia;
un Consejero comunal elegido por cada uno de los Consejos comunales de las Comunas que concurren á sufragar los gastos del puerto de Génova con una cuota no inferior á 30 milésimos de la contribución anual total impuesta á las Comunas por la ley antes citada.

4.º *La Cámara de Comercio y Artes de Génova:*

a) Por un miembro de derecho, á saber:
el Presidente de la Cámara de Comercio y Artes de Génova.
b) Por miembros electivos, á saber:
un capitán de buque y un armador, nombrados en asamblea de electores comerciales de la categoría de capitanes de buques y armadores, convocada por la Cámara de Comercio y Artes de Génova en la forma prescripta en el artículo 2.º, letra *m*, y en el Capítulo III de la ley de 6 de julio de 1862, número 680.

5.º *La Dirección del servicio ferroviario del puerto de Génova:*

Por dos funcionarios superiores designados por la misma Dirección.

Art. 4.º Además, serán admitidos á formar parte de la Asamblea del Consorcio:

a) un delegado de la Cámara de Comercio de Milán;
b) un delegado de la Cámara de Comercio de Turín;
c) dos delegados de los obreros adscriptos á las operaciones y servicios del puerto, á saber:

un obrero elegido en las *caravanas* del Puerto Franco, y nombrado por la asamblea de estas corporaciones;

un obrero de entre los adscriptos á las operaciones y servicios del puerto de Génova, nombrado mediante elección hecha de acuerdo con las prescripciones de la ley de 15 de junio de 1893, número 295, referente á los prohombres (*pr obi viri*), y observándose las otras condiciones taxativamente indicadas en el Reglamento á que se refiere el artículo 33 de la presente ley.

Art. 5.º El Ministro de Obras Públicas designará por decreto al miembro de la Asamblea del Consorcio, que deba, en caso de impedimento del Presidente, sustituirle y asumir como Vicepresidente todas sus funciones.

Art. 6.º El mandato del Presidente y de todos los miembros, con excepción de los miembros de derecho, dura tres años; pero puede ser confirmado nuevamente.

El Presidente debe residir en Génova, y no puede desempeñar otros puestos. Es el director de los servicios, de los funcionarios y del personal del puerto.

El Reglamento fijará la indemnización anual asignada al Presidente.

Los representantes de la Dirección del servicio ferroviario disponen colectivamente de un solo voto.

El Alcalde de Génova y el Presidente de la Cámara de Comercio de Génova, tendrán facultad para delegar respectivamente á un Consejero comunal y á uno de los miembros de la expresada Cámara para que los represente.

El Gobierno tendrá facultad para nombrar por Real Decreto, á propuesta del Consorcio,—después de oído el Consejo de Ministros,—un director general de los servicios ejecutivos del puerto de Génova siempre que lo reconozca necesario para la buena marcha de los mismos servicios.

Art. 7.º Para el despacho ordinario de los asuntos y el desempeño de las otras funciones que fijará el Reglamento, se constituye en el seno del Consorcio un Comité ejecutivo compuesto de los siguientes miembros:

el Presidente del Consorcio;
el Consejero de Prefectura;
el Ingeniero jefe del Genio civil;

el Capitán de puerto;
el funcionario técnico de la Oficina, en la circunscripción de Génova, de la Inspección General de Ferrocarriles;
el Director de la Aduana;
el Consejero comunal de Génova;
el Presidente de la Cámara de Comercio de Génova, ó su delegado;
el Capitán de buque;
el obrero elegido por la mayoría de los obreros del puerto de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.º;
un miembro designado por la Asamblea general del Consorcio,—mediante elección,—entre los representantes de las entidades ó clases á quienes no se asigna taxativamente representación en el Comité ejecutivo.

Art. 8.º Los miembros del Comité ejecutivo que no gocen de otro estipendio, tendrán derecho á dietas que se fijarán en el Reglamento.

Tanto la Asamblea general del Consorcio como el Comité ejecutivo, sólo podrán deliberar estando presentes la mitad por lo menos del número de los miembros que respectivamente los componen.

En segunda convocatoria, que se celebrará en otro día, las deliberaciones son válidas, cualquiera que sea el número de los miembros presentes.

En caso de empate prevalecerá el voto del Presidente.

Las deliberaciones sólo pueden referirse á las materias previamente indicadas en la orden del día.

II.—*Patrimonio del consorcio*

Artículo 9.º El Consorcio, para desempeñar las atribuciones y obligaciones que se le confieren, tiene á su disposición y administra los siguientes proventos:

a) Por subrogaciones establecidas ó autorizadas por la presente ley:

1.º Residuo de los fondos creados por la ley del 2 de agosto de 1897, número 349;

2.º Contribuciones impuestas á las provincias y á las comunas;

3.º Contribución anual concedida por el Estado en correlación con la cantidad de mercancías embarcadas y desembarcadas en el puerto de Génova, en la medida y del modo indicados en el artículo 13;

4.° Producto del uso, concesión y alquiler de terrenos, edificios, locales, instalaciones y mecanismos del puerto de Génova;

5.° Sumas vertidas por los particulares por concepto de reembolso de los gastos hechos para reparar los daños causados, contraviniendo las disposiciones de la policía técnica de los puertos, á las obras, instalaciones, etc.;

b) Por impuestos:

6.° Producto de la imposición de los derechos especiales de puerto;

c) Por el crédito:

7.° Fondos obtenidos mediante empréstitos y otras operaciones financieras consentidas por la presente ley;

d) Por donaciones:

8.° Bienes y sumas provenientes de sucesiones testamentarias, donaciones y contribuciones voluntarias;

e) Por otros títulos:

9.° Sumas de cualquier procedencia puestas á disposición del Consorcio.

Art. 10. Para la ejecución de las obras contempladas por la ley de 2 de agosto de 1897, el Estado entrega anualmente al Consorcio los fondos creados por la misma ley.

Además de los fondos anualmente disponibles en virtud de la citada ley, el Estado cede al Consorcio todos sus derechos al cobro de las cuotas exigibles á las provincias y comunas de acuerdo con la ley mencionada.

El Consorcio, por su parte, reembolsará á la Dirección del servicio ferroviario del puerto de Génova, las sumas adeudadas por concepto de las obras ferroviarias de las estaciones, ejecutadas por dicha Dirección en virtud de la misma ley.

Art. 11. . . . .

Art. 12. Para fijar la nómina de las provincias y comunas llamadas á concurrir á los gastos del Consorcio que excedan al fondo creado por la ley de 2 de agosto de 1897, y determinar las respectivas cuotas de contribución, se observarán las prescripciones y criterios establecidos por la ley de 2 de abril de 1885, número 3095. [1] El total de la contribución se reduce al 10 por ciento.

(1) Véase página 564.

A los efectos del concurso de las provincias y comunas, se consideran como obras portuarias también, las instalaciones ferroviarias sobre los embarcaderos, y los ramales de unión del puerto con las estaciones.

Art. 13. La contribución anual del Estado, mencionada en el número 3 del artículo 9.º, será de un millón de liras. Con todo, tan pronto como la cantidad de mercancías embarcadas y desembarcadas en el puerto de Génova exceda á cinco millones de toneladas, aquella contribución aumentará á razón de diez mil liras por cada partida completa de cincuenta mil toneladas sobre los cinco millones de toneladas.

La contribución se entregará en una sola cuota anualmente, y se determinará tomando por base el tonelaje constatado el año precedente por la Dirección general de Impuestos.

La contribución no podrá superar nunca á la suma de dos millones de liras.

Art. 14. En compensación de las cargas impuestas por los artículos 9.º y 10 al Estado, éste queda exonerado de concurrir á los gastos de ejecución de los nuevos trabajos y á los gastos de conservación; y por consiguiente, cesan desde la constitución del Consorcio todas las obligaciones asumidas por el Estado en virtud de convenios y leyes anteriores [... ..].

Todas las obligaciones que incumbían al Estado en virtud de esas leyes y convenios, pasan entera y exclusivamente á cargo del Consorcio; tanto en lo concerniente á las obras de interés comercial y de abrigo marítimo, necesarias para asegurar la tranquilidad del agua en las dársenas, como en lo concerniente á los trabajos de ordenamiento general y de complementación, y á las instalaciones ferroviarias destinadas al servicio portuario.

Es obligación especial del Consorcio proveer á la ampliación del muelle Caracciolo dentro del plazo de dos años desde la promulgación de la presente ley.

Art. 15. El Estado cede al Consorcio el uso gratuito de todas las obras, terrenos, edificios, aparatos, material móvil y flotante, maquinaria é instalaciones que existen en el puerto y que le corresponden, con excepción de lo necesario para los servicios que, de acuerdo con el artículo 1.º, último inciso, de la presente ley, siguen siendo de la exclusiva competencia del Estado.

El Consorcio cobrará en lugar del Estado y con los privilegios de éste, los cánones adeudados por terceros en virtud de concesiones ó arriendos de esos bienes; se le autoriza además para estipular nuevas concesiones ó arriendos y para mantener, modificar, rescindir ó rescatar los existentes, con sujeción á los respectivos contratos.

Art. 16. Se concede al Consorcio la facultad de imponer y cobrar

derechos especiales de puerto sobre las mercancías embarcadas y desembarcadas.

Los derechos especiales sobre las mercancías, se impondrán por tonelada métrica, y podrán variar, según la naturaleza, confección y embalaje, del mínimo de 10 centésimos de lira al máximo de una lira.

Art. 17. Las tarifas de derechos especiales y sus modificaciones, serán preparadas por el Consorcio y sometidas á la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, que al efecto se pondrá de acuerdo con el de Finanzas y el de Agricultura, Industria y Comercio, y oirá el parecer del Consejo de Estado.

El Consorcio puede en cualquier momento decidir, con efecto inmediato, que excepcional y temporariamente se rebajen ó supriman los derechos especiales sobre las mercancías de tránsito con procedencia ó con destino extranjero.

Las tarifas que hayan sufrido una rebaja, no podrán ser aumentadas sino después de trascurridos tres meses desde la fecha de su disminución.

Art. 18. Los derechos especiales se liquidan y cobran por la Administración de Aduana siguiendo el procedimiento vigente para la liquidación y cobro del derecho de estadística, y se entregan al Consorcio ó á la Oficina encargada de efectuar por cuenta de éste el servicio de caja.

Los gastos de cobro se cargan al Consorcio.

Art. 19. Para proveer á los gastos originados por obras aprobadas en la forma que determina el artículo 24 de la presente ley y que no puedan ser atendidos con los recursos normales del Consorcio, éste tiene facultad para contraer empréstitos ó efectuar otras operaciones financieras en las condiciones que la Asamblea del Consorcio mismo decida y que deberán previamente ser aprobadas por los Ministerios del Tesoro y de Obras Públicas.

El Estado garante los empréstitos y demás operaciones financieras, en los límites de las anualidades que el Consorcio decida asignar al servicio de interés y amortización de dichos empréstitos ú operaciones.

III.—*Funciones del Consorcio*

Artículo 20. El Consorcio deberá empezar á funcionar dentro del plazo de un año, contado desde la fecha de promulgación de la presente ley.

Art. 21. Antes de transcurridos dos meses después de la constitución del Consorcio, el Gobierno someterá á su examen y decisión el anteproyecto de las obras extraordinarias referentes á la amplia-

ción y sistematización del puerto. Oídas las observaciones de fondo hechas por el Consorcio, el Ministerio de Obras Públicas resolverá definitivamente, previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas; y el proyecto así aprobado servirá de base á las sucesivas providencias que tomará el Consorcio en virtud del siguiente artículo 22.

Art. 22. El Consorcio provee:

a) al estudio y preparación de los proyectos definitivos de las obras del puerto de Génova, sobre la base del anteproyecto de que habla el artículo anterior, y á la dirección y vigilancia de los respectivos trabajos, con personal del Cuerpo del Genio civil—para las obras portuarias y marítimas,—y de la Dirección del servicio ferroviario del puerto, para las instalaciones ferroviarias;

b) á los servicios marítimos, con personal de la Capitanía de puerto;

c) á los servicios administrativos, con personal de su directa dependencia;

d) á los servicios de caja, ya sea también con personal de su directa dependencia ó por medio de la Receptoría provincial ó del Banco de Italia.

Para el personal que, de acuerdo con las indicaciones de los parágrafos *a*) y *b*), fuera puesto temporariamente bajo la dependencia directa del Consorcio á su solicitud, éste satisfará á las respectivas administraciones los gastos correspondientes.

Art. 23. El Consorcio observará:

a) para la compilación de los proyectos, la contabilidad, la dirección y la recepción de las obras,—las disposiciones de la Ley de obras públicas y del Reglamento de trabajos ejecutados por cuenta del Estado, en cuanto sean aplicables.

La recepción de obras cuyo importe exceda á 12,000 liras se efectuará por los funcionarios del Genio civil ó de la Inspección general de Ferrocarriles, delegados por el Ministerio de Obras Públicas;

b) para los servicios marítimos del puerto que son de su competencia,—las disposiciones del Código de la Marina Mercante y del Reglamento, en cuanto sean aplicables;

c) para la gestión administrativa y financiera y para las estipulaciones de los contratos,—las disposiciones de la Ley y del Reglamento sobre administración y contabilidad general del Estado, en cuanto sean aplicables.

En el ejercicio de estas atribuciones y facultades, el Consorcio no está obligado á recabar el respectivo dictamen previo de las reparticiones superiores del Estado, ni está sujeto á los reparos y controles de la Corte de Cuentas y de las Administraciones centrales determinadas por las leyes antes mencionadas.

Art. 24. Al Ministerio de Obras Públicas le corresponde aprobar, previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas, todos los anteproyectos y proyectos definitivos de las obras que sean necesarias en el puerto.

Se exceptúan los proyectos definitivos cuyo importe no supere á la suma de 100,000 liras.

El Consejo superior de Obras Públicas no podrá demorar más de tres meses su dictamen sobre los proyectos citados.

Siempre que transcurra ese plazo sin que el Consejo superior se pronuncie, el Consorcio podrá proceder á la licitación y ejecución de las obras tomando por base el proyecto presentado.

Art. 25. Queda sin efecto el Real Decreto del 6 de diciembre de 1888, que instituyó una Comisión para la dirección de los servicios del puerto de Génova.

Se traspasan al Consorcio las atribuciones de dicha Comisión.

Art. 26. Para controlar la regularidad de todas las operaciones, tanto desde el punto de vista técnico como desde el punto de vista de la contabilidad, el Consorcio tendrá adscriptos dos Fiscales técnicos y dos Fiscales de cuentas, que agregarán sus firmas á todos los documentos que presente el Comité.

Son Fiscales técnicos: el Inspector del Genio civil y el Inspector superior técnico de la Inspección general de Ferrocarriles.

Los Fiscales de cuentas son elegidos por la Asamblea del Consorcio, entre aquellos de sus miembros que no forman parte del Comité ejecutivo.

En caso de conflicto entre los Fiscales y el Comité ejecutivo, resolverá en todos los casos la Asamblea del Consorcio.

Art. 27. El Consorcio comunicará al Prefecto de Génova todas las decisiones de la Asamblea general y del Comité ejecutivo, dentro de los ocho días de su fecha; el Prefecto, previo acuse de recibo inmediato al Consorcio, examinará si esas decisiones están en forma regular, si entran en las atribuciones del Consorcio y si se hallan de acuerdo con las leyes.

Las decisiones del Consorcio adquieren el carácter de ejecutivas si el Prefecto no las ha anulado,—por alguno de los motivos expuestos,—en el término de quince días á contar de la fecha en que este funcionario las recibió; ó de tres meses, si se refieren á balances de cuentas.

Revisten de inmediato el carácter de ejecutivas, las decisiones de

la Asamblea y del Comité del Consorcio declaradas tales en la presente ley ó en el reglamento para su ejecución y aquellas que se refieran puramente á la ejecución de providencias ya decididas antes.

Contra el decreto de anulación, el Consorcio puede recurrir al Gobierno dentro del plazo de quince días á partir de la fecha de la comunicación. El Gobierno resolverá por Real Decreto, previo dictamen del Consejo de Estado.

Art. 28. El Ministro de Obras Públicas, valiéndose si es necesario de funcionarios dependientes de otras administraciones del Estado, y en ese caso previo acuerdo con el Ministro respectivamente competente, puede en cualquier tiempo mandar inspeccionar y sindicar la marcha de cualquier repartición de los servicios confiados al Consorcio.

Art 29. El Gobierno tendrá en todo momento la facultad de disolver por motivos graves, después de oído el Consejo superior de Obras Públicas y previo dictamen favorable del Consejo de Estado, la administración del Consorcio, para confiarla á un Comisario Real.

La citada administración deberá ser reconstituída en el término de seis meses, á más tardar. Cuando circunstancias especiales requiriesen la prórroga de los poderes del Comisario Real, el Gobierno proveerá por Real Decreto, oído el Consejo de Estado y siempre que su dictamen sea favorable á la prórroga.

Esta prórroga no podrá exceder á otros seis meses.

Art. 30. Al expirar el plazo de duración del Consorcio, todas las obras y, en general, todas las cosas recibidas en consignación y las ejecutadas ó adquiridas por él, así como el residuo de sus fondos,—inclusive el fondo de reserva,—vuelven al Estado.

Art. 31. Los contratos estipulados por el Consorcio no podrán tener duración, ni crear obligaciones ni gravámenes, más allá del plazo fijado para el Consorcio mismo; á menos que intervenga la autorización expresa del Gobierno.

Art. 32. Respecto de los derechos de registro y de sello, todas las escrituras y contratos del Consorcio quedan sujetos á las mismas normas fijadas para las escrituras y contratos de la Administración del Estado.

No es aplicable el impuesto de bienes muebles á las contribuciones ó subsidios del Estado referidos en el artículo 13, ni á las cuotas contributivas de las provincias y comunas de que hablan los artículos 10 y 12.

Art. 33. Las normas especiales para la ejecución de la presente ley serán objeto de un reglamento, aprobado por los Ministerios de Obras Públicas y de Marina, previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas y del Consejo de Estado, y oídos en lo que corresponda los Ministerios de Agricultura, Industria y Comercio y del Tesoro.

IV.—*Posibilidad de constituir consorcios para otros puertos del Reino*

Artículo 34. A propuesta del Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con los Ministerios del Tesoro, de Finanzas, de Marina y de Agricultura, Industria y Comercio, oídos el Consejo superior de Obras Públicas y el Consejo de Estado, puede por Real Decreto declararse aplicable á otros puertos, la presente ley, en todo ó en parte, en relación con las circunstancias especiales de cada caso, cuando así lo pida la mayoría de los interesados contribuyentes.

Art. 35. Análogamente, el Gobierno por Real Decreto podrá aplicar en todo ó en parte,—teniendo en cuenta las circunstancias especiales de cada caso,—las normas fijadas en la presente ley á las comunas ó consorcios libres de comunas, distritos y provincias que, proveyendo á los gastos necesarios, pidan autorización para construir nuevos puertos ó agrandar y mejorar los existentes.

C.—EXTRACTO DEL REGLAMENTO DE EJECUCIÓN DE LA LEY DE 12 DE FEBRERO DE 1903 [1]

CAPÍTULO X

Obras portuarias ó de carácter general

Artículo 86. Los proyectos de obras portuarias ó de carácter general y los pliegos de condiciones respectivos, serán preparados por el personal del Genio civil puesto bajo la dependencia del Consorcio, de acuerdo con las reglas establecidas para los proyectos relativos á los contratos de obras dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

El Consorcio podrá, empero, decidir que, de las cláusulas contenidas en el pliego de condiciones generales que sirve de base á dichos contratos, se excluyan las referentes á la resolución de las controversias por medio de un tribunal arbitral.

Art. 87. Los proyectos serán presentados al Comité, por el Ingeniero jefe del Genio civil que forma parte de dicho Comité.

Para el examen de los proyectos que interesan á la navegación, será llamado á intervenir en el Comité, con voto consultivo, el Director de la Oficina hidrográfica de la Marina Real.

Art. 88. Los proyectos á que se refiere el precedente artículo, después de aprobados por el Comité, serán remitidos, con las eventuales observaciones, al Fiscal técnico.

(1) Este Reglamento es de fecha 25 de junio de 1903.

Al enviar al Ministerio de Obras Públicas todos los anteproyectos y proyectos definitivos de las obras portuarias ó de carácter general cuyo importe exceda á 100,000 liras, el Comité deberá siempre acompañar el correspondiente dictamen del Fiscal técnico.

Art. 89. El Comité ejecutivo tendrá facultad para disponer la ejecución de las obras portuarias ó de carácter general;

a) cuando el importe de los proyectos definitivos no exceda á 100,000 liras, después de haber obtenido el VISTO BUENO del Fiscal técnico competente;

b) cuando los proyectos ejecutivos importen un gasto superior á 100,000 liras, después de haber conseguido la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, ó después de transcurrido el plazo indicado en el artículo 24, último inciso, de la ley.

Art. 90. Para los remates, licitaciones ó gestiones privadas, y para la discusión, aprobación y ejecución de los contratos relativos á obras portuarias ó de carácter general, serán aplicables las disposiciones del Reglamento de Contabilidad del Estado.

Se traspasan al Presidente del Consorcio las atribuciones que, al tenor del citado Reglamento, corresponden al Ministerio.

Art. 91. Para la dirección, la contabilidad, el pago y la recepción de las obras portuarias ó de carácter general, se consideran respectivamente transferidas al Consorcio, al Fiscal técnico y al Ingeniero jefe del Genio civil de Génova las atribuciones que la ley de Obras Públicas y su Reglamento dan al Ministerio, al Inspector regional y al Ingeniero jefe del Genio civil.

Se exceptúan las recepciones de obras cuyo importe exceda á 12,000 liras, recepciones que,—de acuerdo con la ley de 12 de febrero de 1903, artículo 23, *a*),—deberán efectuarse por delegados del Ministerio de Obras Públicas.

El Consorcio tiene derecho de hacer intervenir en el acto de la recepción á un representante suyo.

Art. 92. En lo relativo á la nueva instalación, á la conservación y á la iluminación de los faros y fanales de señalamiento de interés para el puerto exclusivamente, se tomarán, de acuerdo entre el Consorcio y el Ministerio de Obras Públicas, medidas especiales que aseguren la observancia de las normas vigentes de interés general de la navegación.

Siempre que, en virtud de tales acuerdos, las respectivas providencias queden confiadas en todo ó en parte al Ministerio, y cuando se destine al servicio de dichos faros ó fanales personal de la administración gubernativa, el Consorcio reintegrará á esta administración los gastos correspondientes.

De lo dispuesto en este artículo, se excluyen los faros de descubierta, cuyo cuidado y gastos continuarán á cargo del Ministerio de Obras Públicas, al tenor del artículo 35 de la ley de 2 de abril de 1885, núm 3095. [1]

Art. 93. A todos los servicios técnicos concernientss á las obras portuarias ó de carácter general, se proveerá exclusivamente con ingenieros y ayudantes del Genio civil, puestos temporariamente á la disposición y bajo la dependencia inmediata del Consorcio, á pedido de éste.

Dichos funcionarios percibirán las indemnizaciones fijadas por la ley.

Art 94 El personal de que habla el artículo precedente, podrá, cuando así lo exijan los trabajos, dividirse en varias reparticiones, que estarán todas bajo la inmediata dependencia del Ingeniero jefe del Genio civil, miembro del Comité.

CAPÍTULO XI

Obras ferroviarias.—Explotación

Artículo 95. Las obras nuevas de que habla el artículo 1.º, núm. 3, de la ley, [2] los trabajos para reparar los daños causados á las instalaciones ferroviarias del puerto por fuerza mayor, y la provisión de materiales para la renovación de la parte metálica de la superestructura, se efectuarán á costa del Consorcio.

Las mencionadas reparaciones de daños sólo estarán á cargo del Consorcio cuando no sean imputables á conservación negligente ó defectuosa ni á otra culpa de la Dirección de Ferrocarriles, y cuando además los respectivos trabajos salgan de los límites de la conservación ordinaria.

La provisión de los mecanismos móviles, de los aparatos y utensilios y en general de todos los materiales de explotación ferroviaria, compete al Consorcio.

A los efectos de la reparación de daños y de la renovación del material metálico, se consideran instalaciones ferroviarias del puerto todas las que se encuentran fuera de los túneles de acceso al puerto y hacia el mar.

---

(1) Art. 35. De tales gastos (de construcción, iluminación y conservación de faros y fanales), estarán á cargo exclusivo del Estado, los referentes á faros y fanales destinados tan sólo á dar á conocer la posición y entrada de los puertos de la primera categoría, así como los referentes á los faros de descubierta y á las señales que sirvan para indicar los bajíos ó puntos peligrosos cerca de las costas ó en alta mar.

(2) Véase pág. 596.

Art. 96. Los trabajos indicados en el artículo precedente serán llevados á cabo por la Dirección de los Ferrocarriles cuya red está ligada con el puerto de Génova, con sujeción á las leyes y reglamentos aplicables á dicha Dirección y de acuerdo con las condiciones y reglas establecidas ó que se establezcan para la ejecución de los trabajos análogos en la red mencionada.

Art. 97. El ejercicio de las instalaciones ferroviarias del puerto,—existentes y futuras,—de las líneas de unión y de los parques de clasificación, corresponde á la Dirección antes mencionada, la que lo efectuará de acuerdo con las leyes, convenios, reglamentos y normas aplicables á ella misma, y observando las condiciones y tarifas establecidas ó que se establezcan para los transportes de ferrocarril.

Art. 98. Estarán á cargo de la Dirección del servicio ferroviario del puerto los gastos ordinarios y extraordinarios que demanden todas las ramas de la explotación y administración, exceptuando solamente los gastos de vigilancia por parte del Gobierno y del Consorcio y los que se mencionan en el precedente artículo 95.

Art. 99. La zona de las instalaciones ferroviarias sobre los embarcaderos, que la Dirección del servicio ferroviario del puerto tiene la obligación de conservar, es la ocupada por la superestructura hasta 1.50 m. fuera de los rieles.

En los embarcaderos donde existen trochas de ferrocarril y rieles de deslizamiento de los aparatos de descarga, la conservación de todas estas instalaciones se hará por la Dirección del servicio ferroviario, pero los gastos correspondientes se repartirán entre la Dirección misma y el servicio ó corporación que explota los aparatos de descarga, proporcionalmente á las longitudes de los rieles de las respectivas instalaciones.

Art 100. La Dirección del servicio ferroviario del puerto deberá, cuando lo pida el Consorcio, preparar los anteproyectos y proyectos definitivos de las obras ó instalaciones referentes al expresado servicio.

Los proyectos de modificaciones á las instalaciones existentes, podrán, también, ser estudiados por iniciativa de la Dirección.

Los proyectos se transmitirán al Consorcio por intermedio y con el parecer del Inspector jefe de la Circunscripción ferroviaria de Génova, y serán sometidos al procedimiento indicado en el artículo 88.

Art. 101. Para los proyectos definitivos cuyo importe no exceda á 100,000 liras, el Consorcio podrá resolver la ejecución de las obras é instalaciones, después de haber obtenido el VISTO BUENO del Fiscal técnico.

Para los proyectos definitivos cuyo importe exceda á 100,000 liras, el Consorcio podrá resolver la ejecución de las obras é instalaciones, después de obtenida la aprobación que compete al Ministerio de

Obras Públicas previo dictamen del Consejo superior de Obras Públicas y del Comité superior de Ferrocarriles, ó cuando haya transcurrido el plazo indicado en el artículo 24, último inciso, de la ley. (1)

Los contratos para la ejecución de las obras y provisión de las instalaciones serán estipulados por la Dirección del servicio ferroviario del puerto, en nombre y por cuenta del Consorcio, cuyo Presidente los aprobará.

Art. 102 Podrán ejecutarse por administración ó á destajo las obras que se relacionen con las instalaciones ferroviarias existentes y su explotación, y las que, por su naturaleza ó por razones de urgencia, no habrían de poderse llevar á cabo por el procedimiento de contrato sin obstaculizar ó comprometer la explotación ferroviaria.

Art. 103. Los trabajos de absoluta urgencia, necesarios para restablecer la explotación ferroviaria interrumpida en cualquier parte de las instalaciones, ó para asegurar la continuidad amenazada del servicio, podrán efectuarse por la Dirección del servicio ferroviario del puerto sin previa aprobación de los proyectos; pero después de dejar constancia en un acta que firmará también el representante de la Circunscripción ferroviaria de Génova ante el Consorcio, de las circunstancias especiales que determinan la urgencia.

Art. 104 La vigilancia sobre la ejecución de las obras é instalaciones, destinada á asegurar su conformidad con los proyectos y contratos, se efectúa por intermedio de la Circunscripción ferroviaria de Génova.

Art. 105. La recepción de las obras cuyo importe exceda á 12,000 liras, será encomendada á funcionarios de la Inspección general de Ferrocarriles, delegados por el Ministerio de Obras Públicas, y se efectuará de acuerdo con las normas vigentes para la recepción de las obras construídas por cuenta del Estado y para la correspondiente aprobación.

Para las obras cuyo importe no exceda á 12,000 liras, no se procederá á la recepción; bastará un certificado de buena ejecución expedido por el ingeniero director de las obras y visado por la Circunscripción ferroviaria de Génova.

Art. 106. El reembolso de los gastos relativos á las prestaciones de la Dirección del servicio ferroviario del puerto, y los pagos á terceros por trabajos contratados, por expropiaciones y por suministros directos, se regularán por normas especiales á fijarse de acuerdo entre la Dirección mencionada y el Consorcio.

Art. 107. La Dirección del servicio ferroviario concurrirá á los gastos de iluminación del puerto en proporción de la utilidad que de ella se derive para las instalaciones ferroviarias.

---

(1) Véase pág. 605.

La contribución se fijará de acuerdo entre el Consorcio y la expresada Dirección.

D.—Reglamento de los Almacenes generales genoveses (Molo Vecchio)

1.

Los Almacenes generales del *Molo Vecchio* son explotados por la Compañía concesionaria, de conformidad con la ley vigente del 17 de diciembre de 1882 (1) y su Reglamento; así como también con las prescripciones del contrato de concesión, con las disposiciones contenidas en el presente Reglamento y con las tarifas que lo acompañan.

La Compañía concesionaria asume ante la Administración financiera todas las responsabilidades que se derivan de las disposiciones vigentes en materia aduanera y sanitaria.

2.

La explotación de los Almacenes generales se efectúa dentro de un recinto apropiado. Dichos Almacenes están provistos de maquinaria de desembarco y de subir y bajar las mercancías, y se hallan en comunicación ferroviaria con la estación de *Piazza Caricamento*.

Hay dentro del recinto de los Almacenes generales:

Una Oficina de aduana para efectuar todas las operaciones y formalidades aduaneras;

Una Oficina ferroviaria de la Red mediterránea, habilitada para expedir y recibir las mercancías á poca velocidad, y á poca velocidad acelerada, tanto en servicio interno como en servicio internacional.

3.

La zona comprendida entre el borde del embarcadero y el área edificada es zona mixta, destinada tanto á las mercancías que han de ser introducidas en los Almacenes como á las de simple tránsito ó importación directa.

Podrá también servir para el pasaje ó estacionamiento temporario de los animales, á condición de observarse para el desembarco las prescripciones sanitarias.

---

(1) Véase páginas 569 y siguientes.

4.

La Compañía recibe las mercancías destinadas á los Almacenes generales, así como también las que llegan simplemente de tránsito para el interior ó para el exterior. Éstas podrán ser provisoriamente depositadas y custodiadas en la zona mixta, previo permiso de la Aduana.

5.

En los Almacenes pueden depositarse todas las mercancías extranjeras, nacionales ó nacionalizadas,—de cualquier procedencia, sujetas ó no á derechos de aduana ó impuesto de consumo,—con facultad de reexportación, salvo las exclusiones expresadas en la ley y en el presente Reglamento.

Las mercancías no se admiten á depósito sino después de la visita aduanera, y de la sanitaria si corresponde hacerla.

6.

La Compañía se reserva el derecho de rechazar las mercancías gravadas por un contrato de asignación, las expuestas á fácil deterioro, las que despiden olor desagradable y las que ocupan demasiado lugar ó pesan demasiado, según se establece en las disposiciones generales para la aplicación de las tarifas.

. . . .

16.

La Compañía efectúa por cuenta y á costa del propietario, todas las formalidades y todas las operaciones aduaneras.

La Compañía se atendrá á las declaraciones de los propietarios sin asumir responsabilidad propia, y, por lo tanto, estará á cargo de ellos toda multa ó sanción penal que fuere aplicada por concepto de declaración errónea ó incompleta, así como todo gasto anexo y toda consecuencia ulterior.

17.

Todas las operaciones, ordinarias y extraordinarias, son efectuadas por el personal de la Compañía.

18.

La Compañía, con el consentimiento de la Aduana, podrá conceder en arriendo almacenes privados, separados de los otros, conviniéndose el precio del arrendamiento según la duración del contrato y la superficie del local; á condición, sin embargo, de que el arrendamiento responda al objeto que tuvo en vista el Gobierno al otorgar la concesión de construcción y explotación de los Almacenes generales.

19.

La Compañía no responde de las mercancías depositadas en los almacenes privados, las cuales quedan á riesgo y peligro del depositante. Éste podrá valerse, en el interior del almacén, de personal propio, mas este personal ha de ser del agrado de la Compañía.

Con todo, las operaciones de carga y descarga de las mercancías, y el transporte vertical y horizontal de las mismas, se harán con el personal y la maquinaria de la Compañía, á costa del propietario de las mercancías.

. . . .

24.

La Compañía podrá, á su costa y previo aviso á la Aduana, hacer transportar de uno á otro de sus almacenes las mercancías depositadas; sin necesidad de aviso previo al depositante.

25.

Las personas que se propongan consignar mercancías para simple tránsito, para depósito en almacén, para embarco ó para expedición por ferrocarril, deben presentar su pedido empleando formularios que la Compañía suministra y que los solicitantes deben llenar.

No obstante, el formulario puede llenarse de oficio cuando el solicitante haya dado aviso, por medio de otro escrito, de la expedición de las mercancías.

Tanto la firma del formulario, como el aviso de envío de las mercancías, importan la aceptación de las disposiciones adoptadas por la Compañía para la explotación de los Almacenes generales.

26.

Los gastos de introducción de las mercancías y los que ocurran por expedirlas por ferrocarril ó por embarcaciones, serán reembolsados á la Compañía inmediatamente después de efectuarse la operación.

Los derechos de almacenaje y demás gastos serán satisfechos al devolverse las mercancías, de acuerdo con el artículo 43.

27.

A falta de convenios especiales, la Compañía puede rehusarse á efectuar desembolsos para recibir las mercancías.

28.

Introducido un lote de mercancías en los almacenes, la Compañía preparará la descripción del mismo, indicando en ella detalladamente la naturaleza, condición, cantidad y peso de cada mercancía, su procedencia y el importe de los derechos de aduana ú otros aplicables,—hayan sido satisfechos ó no,—y el número del almacén donde esté depositado el lote.

Este documento se entregará al depositante ó á su mandatario, y valdrá para comprobar el depósito pero no podrá endosarse.

29.

Siempre que lo solicite el depositante, se le expedirá un *certificado de depósito* por las mercancías introducidas en los almacenes y, anexa al certificado, una *cédula pignoraticia*, ó bien tantos *certificados de depósito* con sus respectivas *cédulas pignoraticias* cuantos sean los lotes parciales en que el depositante quiera dividir las mercancías introducidas.

Constará en el certificado de depósito, la naturaleza, el peso y la condición de las mercancías depositadas, con la designación más conocida en el comercio y con las otras indicaciones referentes á la identidad de los fardos recibidos y á la suma asegurada.

Será obligatorio declarar si las mercancías satisficieron ó no el impuesto de consumo.

30.

No se expedirá el certificado de depósito con la cédula pignoraticia anexa, hasta que se hayan consignado los respectivos documentos, revocado y anulado los embargos eventuales, entregado el importe del almacenaje y reembolsado los gastos que se hubiesen efectuado por parte de la Compañía.

31.

Los certificados de depósito con cédula pignoraticia anexa, se tomarán de un registro talonario.

32.

No se expiden certificados de depósito por mercancías introducidas en los almacenes privados, ni por las que fueren provisoriamente depositadas en la zona mixta (véase parágrafo 3).

33.

Los derechos fiscales á que está sujeta la emisión de certificados de depósito con cédula pignoraticia anexa, así como los que corresponden á la subdivisión y á la renovación de dichos títulos, se cargarán á los interesados La Compañía percibe por cada certificado de depósito con cédula pignoraticia 1.60 liras, comprendido el sello. (Artículo 11 de la Ley de Almacenes generales).

. . . .

37.

Sólo el propietario puede ser admitido á las horas de servicio á visitar ó inspeccionar las mercancías, abrir los fardos, extraer muestras; salvo siempre el cumplimiento de las prescripciones aduaneras y sanitarias. Sobre los certificados de depósito y las cédulas pignoraticias, se hará la anotación correspondiente con referencia á toda extracción parcial y toma de muestras, y á cualquier alteración que se haga sufrir á las mercancías.

Las mercancías respecto de las cuales la cédula pignoraticia esté separada del certificado de depósito, no podrán ser alteradas de ningún modo sin el consentimiento del poseedor de la cédula misma.

. . . .

40.

Ninguna devolución total ó parcial podrá efectuarse á la sola exhibición del certificado de depósito separado de la cédula pignoraticia, ya que sobre aquél y sobre ésta debe efectuarse la respectiva anotación (parágrafo 37).

41.

Cuando con el certificado de depósito no se presente la cédula pignoraticia, la Compañía podrá denegar el permiso para extraer muestras, salvo si se le entrega el precio de la cantidad extraída.

42.

Las mercancías extranjeras conservan en el Almacén general su condición aduanera constatada en el acto de la introducción, hasta que sean satisfechos los derechos aduaneros.

Los derechos aduaneros se aplican á la calidad, cantidad y peso de las mercancías reconocidas en el acto de la introducción, sin tomarse en cuenta las modificaciones ó disminuciones ocurridas durante el depósito;—exceptuados los casos de fuerza mayor y las mermas admitidas por la ley.

Las mercancías depositadas en los almacenes están sujetas á las variaciones de las tarifas aduaneras, como se establece en el artículo 6 de las Disposiciones preliminares de dichas tarifas.

43.

En ningún caso podrán extraerse de los almacenes las mercancías depositadas, sin satisfacer previamente los derechos aduaneros y las sumas adeudadas á la Compañía.

Si el pedido de extracción se refiere tan sólo á una parte de las mercancías, el solicitante deberá entregar una suma que represente los derechos aduaneros, los gastos y los derechos de la Compañía hasta el día de la extracción parcial.

. . . .

46.

Las mercancías puestas fuera del almacén, deben ser retiradas dentro del tercer día después de recibida la orden de entrega del propietario. Pasado ese plazo, las mercancías serán nuevamente gravadas con el derecho de introducción.

. . . .

125.

La transferencia de la propiedad de las mercancías puede efectuarse mediante el endoso regular del certificado de depósito al tenor de las disposiciones del Código de Comercio, pudiendo en ese caso el endosatario disponer de las mercancías como de derecho. O bien mediante restitución á la Compañía del título que representa las mercancías, con la anexa cédula pignoraticia;—restitución acompañada de una solicitud escrita del cedente y de una solicitud de introducción y declaración de aceptación del cesionario. En este último caso, la Compañía emite un nuevo título.

52.

La transferencia, con remoción de las mercancías, será considerada como un transporte y dará motivo á la aplicación de las respectivas compensaciones según tarifa.

. . . .

68.

La Compañía efectúa las operaciones de embarco y desembarco de conformidad con los reglamentos vigentes en el puerto de Génova.

E.—REGLAMENTO DE LA COMPAÑÍA ANÓNIMA «SILOS DE GÉNOVA»

Artículo 1.° Los Almacenes de la Compañía funcionan como *Sección autónoma del Depósito franco de Génova,* bajo la vigilancia de la Cámara de Comercio, en virtud del Decreto ministerial del 4 de septiembre de 1901.

En el establecimiento hay oficinas apropiadas para las formalidades aduaneras y ferroviarias, ya se trate de mercancías que llegan á los silos ó que salen de ellos.

Operaciones de la Compañía

Art. 2.° La Compañía toma á su cargo: sacar los cereales de procedencia extranjera de la bodega del navío, descargarlos y pesarlos, ponerlos sobre el vagón de ferrocarril ó el carro ordinario, introducirlos en los silos, volverlos á cargar á su salida, y, por último, se encarga de las operaciones de limpieza, ventilación y de todas las otras previstas en este Reglamento.

La operación de extraer los cereales de la bodega del navío, debe realizarse siempre con toda la potencialidad de las máquinas del establecimiento.

Art. 3.° Atracar al muelle de la Compañía es derecho exclusivo de los vapores, veleros y otras embarcaciones que se valgan de la Compañía para todas las operaciones indicadas en el artículo precedente.

Art. 4.° Para cualquier operación á efectuar, deberá presentarse la correspondiente solicitud en forma, llenando al efecto los formularios impresos que prescribe la Compañía.

Junto con la presentación de la solicitud debe satisfacerse el pago de la suma que la Compañía cobra por la ejecución de las operaciones requeridas, de acuerdo con las tarifas y con las cantidades declaradas en la solicitud,—salvo la liquidación de las diferencias resultantes, después de terminadas las operaciones.

Cada solicitud se inscribe en un registro, y se atiende en el orden que corresponda á la fecha de su presentación, en cuanto sea compatible con las exigencias del servicio y con la potencialidad de las instalaciones, y excluyéndose toda responsabilidad por retardos eventuales.

Art. 5.° Siempre que por atascamiento de los depósitos, descompostura de los mecanismos ó cualquier otro motivo quedara interrumpido total ó parcialmente el ejercicio de las instalaciones, la Compañía deberá dar inmediato aviso por escrito á la Capitanía de puerto, indicando también la duración probable de la suspensión del trabajo.

Cuando ocurra esa eventualidad y la Compañía no garanta la terminación de la descarga en un término que la Autoridad marítima establecerá en cada caso, cualquier navío podrá efectuar la descarga sobre los vagones de ferrocarril ó sobre chatas con sus medios propios ú otros que se provea, sin que entonces corresponda á la Compañía más compensación que la relativa á la parte efectivamente utilizada de sus instalaciones, de acuerdo con las tarifas.

Art. 6.° Para todo lo referente á las mercancías confiadas á la Compañía, ésta no reconoce más interesados que los indicados en el recibo de depósito á que se refiere el artículo 16 del presente Reglamento. Deja sin embargo á salvo los efectos de la expedición de certificados de depósito y de cédulas pignoraticias.

Navios y Capitanes

Art. 7.° Cualquier navío italiano ó extranjero podrá atracar al muelle del silo.

Los pedidos de atraque, deben verificarse llenando formularios que la Compañía suministra á los interesados, y serán admitidos por ella en el orden de las fechas en que fueren presentados. Para este servicio la Compañía está obligada á llevar un registro en el cual se anotarán dichos pedidos apenas se reciban. El turno de atraque no podrá cederse. La Compañía avisará al capitán del navío cuyo turno sigue inmediatamente al del que ya está atracado al muelle, por lo menos seis horas antes del momento en que el puesto quedará libre. El capitán ó quien lo represente deberá declarar en seguida si acepta ó no. Si no aceptase, perderá el turno y tomará el del navío inscripto inmediatamente después. Los navíos y embarcaciones atracados al muelle están sometidos á todas las disposiciones del Reglamento del Puerto.

Art 8.° Apenas atracado el navío, su capitán deberá poner la carga objeto del pedido, á la disposición de la Compañía para que ésta efectúe el desembarco.

El capitán deberá prestarse con todos los medios á su disposición, para que el desembarco se verifique lo más rápidamente posible.

Por cualquier contravención á estas obligaciones que causare pérdida de tiempo, el capitán deberá pagar á la Compañía una multa de 75 liras por hora y por aparato de aspiración.

Art. 9.° Se prohibe á los vapores, veleros y otras embarcaciones fondear ó cambiar de fondeadero sin permiso de la Compañía, excepto en casos de temporal ú otro peligro. En tales casos ha de oirse previamente el parecer de la Capitanía.

Art. 10. El capitán ó propietario de la embarcación atracada al muelle, debe proveer con los medios de que dispone, á la comunicación de la embarcación con el establecimiento de los silos, á fin de facilitar al personal de la Compañía el acceso á bordo.

El capitán debe también cuidar de que sea siempre fácil y seguro el acceso á bordo y á las bodegas de la embarcación.

Art. 11. Terminado el trabajo del desembarco, el capitán retirará de la Compañía el recibo de las sumas pagadas por las operaciones efectuadas extendido sobre un formulario apropiado, y deberá entonces

separar su embarcación del muelle, para que sea posible el atraque de otra.

Art. 12. El capitán será responsable de los daños que causare al muelle, salvo los casos de fuerza mayor debidamente comprobados por la Capitanía.

Desembarco de las mercancías y su introducción en los silos

Art. 13. La Compañía toma á su cargo la introducción á los silos, de los cereales á granel traídos al costado del muelle por embarcaciones cualesquiera.

El propietario de la mercancía ó del conocimiento debe presentar un pedido en forma,—extendido sobre uno de los formularios impresos que la Compañía suministra,—conjuntamente con la factura de consignación y el extracto del manifiesto que ha de presentarse á la Aduana provisto de *Visto Bueno* exigido por las disposiciones sanitarias.

La aceptación de la mercancía está subordinada á las exigencias del servicio y á la disponibilidad de local en los silos.

Art. 14. El depositante ó propietario de la mercancía pagará un derecho de almacenaje, de acuerdo con la tarifa.

Cuando no se haya fijado especialmente un término para la duración del depósito, la Compañía podrá hacer cesar el almacenaje mediante aviso dado con anticipación de diez días. Esta anticipación del aviso, podrá reducirse á tres días para mercancías en estado de deterioro y para mercancías que por su estado anormal ofrecieran peligro para las otras almacenadas.

Si el propietario ó depositante de las mercancías cuyo retiro ha sido dispuesto demora efectuarlo, la Compañía queda libre de toda responsabilidad respecto de ellas.

La Compañía puede en tal caso, observando lo establecido en el artículo 477 del Código de Comercio [1] hacer vender la cantidad de las mercancías necesarias para el pago de los derechos de almacenaje, gastos de conservación y cualquier otro que corresponda á dichas mercancías, depositando el remanente eventual de éstas en otros depósitos aduaneros, á riesgo y peligro del interesado.

Tanto el propietario ó depositante como la Compañía, tratándose de cereales averiados, deben avisar á la Autoridad sanitaria antes de darles salida del establecimiento.

---

(1) Artículo 477. La venta voluntaria ó forzosa de las cosas depositadas en los almacenes generales, en pública subasta, se verificará sin formalidades judiciales, con la exclusiva asistencia de un funcionario público autorizado para tal especie de actos, ó de un Notario designado por la Cámara de Comercio de la localidad.

Art. 15. La Compañía se reserva el derecho de poder cambiar de un silo á otro la mercancía depositada. De tales cambios darán fe los libros de la Compañía, que estarán á la disposición del propietario ó depositante.

Art. 16. La Compañía expide por cada partida de cereales que entra en su establecimiento un recibo de depósito á favor del depositante ó propietario, de acuerdo con un formulario. Este recibo no es cedible ni endosable.

Descarga desde la cubierta del navío, con carga directa al vagón de ferrocarril ó carro ordinario

Artículo 17. La Compañía, utilizando sus propias instalaciones mecánicas, toma á su cargo el trabajo de desembarcar, desde la cubierta del buque, cereales traídos por una embarcación cualquiera al costado del muelle, y de cargarlos directamente al vagón ó carro, así como los trabajos de mondarlos, ventilarlos, embolsarlos y pesarlos.

El depositante ó propietario de la mercancía debe presentar en forma su pedido á la Compañía, dando en él las indicaciones que figuran en el formulario respectivo y acompañándolo de la factura de consignación. Debe también probar que ha llenado las formalidades sanitarias, aduaneras y ferroviarias.

Art. 18. Si, por un motivo independiente de la Compañía, resultara imposible la ejecución del trasbordo directo del buque al vagón ó carro ordinario utilizando las instalaciones mecánicas mencionadas, la Compañía podrá depositar las mercancías en los silos, donde quedarán hasta cinco días sin ningún gasto para el propietario ó depositante; y la operación de volverlas á cargar, dentro de aquel plazo, si es posible, incumbirá á la Compañía.

Transcurrido este plazo de cinco días, el depositante ó propietario pagará el almacenaje por toda la duración del depósito y los gastos que correspondan á la operación de volver á cargar las mercancías, todo ello de acuerdo con las tarifas.

Art. 19. El propietario ó depositante después de llenar las formalidades aduaneras del caso, deberá suministrar en tiempo útil, es decir, á más tardar junto con la presentación del pedido de desembarco ó de reconsignación, las bolsas vacías y el hilo que la operación demande.

Certificados de depósito y cédulas pignoraticias (Warrants)

Artículo 20. El depositante ó propietario de las mercancías, puede obtener, devolviendo el recibo de depósito (artículo 10), un certificado de depósito con su correspondiente cédula pignoraticia (warrant), extendidos sobre formularios que para ese efecto hace imprimir la Compañía.

Estos dos documentos unidos constituyen para la Compañía el único título que comprueba el derecho de disponer de las mercancías.

Art. 21. Tanto el certificado de depósito como la cédula pignoraticia (warrant) son endosables. El endoso debe llevar la fecha del día en que se efectúa.

Toda cláusula contenida en el endoso, destinada á determinar las condiciones entre el endosante y el endosatario, carecen de efecto para con la Compañía.

Art 22. No se emite duplicado del certificado de depósito y cédula pignoraticia; y, en caso de extravío, el poseedor debe someterse á todo el procedimiento prescripto por el artículo 476 del Código de Comercio. (1)

Art. 23. La emisión del certificado de depósito y cédula pignoraticia no aminora el privilegio de la Compañía relacionado en el artículo 57.

Art. 24 El impuesto de 2 liras por cada certificado de depósito y cédula pignoraticia, corre por cuenta del solicitante.

Art 25. El certificado de depósito y cédula pignoraticia, deben entregarse á la Compañía, junto con el pedido de devolución de las mercancías.

Para el retiro de cantidades parciales, el certificado de depósito y la cédula pignoraticia deben ser presentados para la correspondiente anotación de la cantidad retirada.

Art. 26. La Compañía no está obligada á ejercer ninguna clase de control para asegurarse de la veracidad de la firma y de la regularidad del mandato, de la persona que devuelve el certificado de depósito y la cédula pignoraticia en la forma indicada en el artículo precedente. Su obligación se limita al retiro de dichos documentos para legitimar la devolución efectuada.

---

(1) Art. 476. El que perdiere un certificado de depósito ó una cédula pignoraticia, podrá, mediante fianza y prueba de la propiedad del título perdido, obtener por providencia del Tribunal de Comercio, en cuya jurisdicción radique el almacén de depósito, que éste le entregue un ejemplar duplicado, previa publicación en el *Diario de los Anuncios judiciales* de la localidad, y después de transcurrir el término señalado en la provideucia para oponerse á dicha pretensión.

Si hubiere vencido la cédula pignoraticia, el Tribunal podrá del mismo modo ordenar el pago de la cantidad adeudada.

La providencia se notificará al Jefe del almacén, y además al primer deudor si se tratare de una cédula pignoraticia, debiendo señalar éstos un domicilio para oir las notificaciones, en la Comuna en que resida el Tribunal.

El Jefe del almacén y el deudor podrán recurrir contra la providencia, y el recurso se decidirá en la misma audiencia. La sentencia será ejecutiva, no obstante los recursos de oposicíón ó apelación que se interpongan y sin prestar caución.

En ella se podrá ordenar provisionalmente el depósito de la cantidad que se haya obtenido por la cosa vendida.

Art. 27. Siempre que el poseedor del certificado de depósito quisiere retirar las mercancías sin presentar la cédula piguoraticia, está obligado á verter en la caja de la Compañía la suma indicada en la mencionada cédula, su capital é intereses, al tenor del artículo 470 del Código de Comercio. [1]

Por este depósito la Compañía no paga intereses.

Art. 28. En caso de que el certificado de depósito, separado de la cédula pignoraticia, no indicare la suma anticipada, el poseedor de aquél está obligado á verter en la caja de la Compañía la suma que la Compañía misma considere garantía suficiente por el valor de la partida entero.

Art. 29. Si en la cédula pignoraticia se encontrase inscripta una deuda, y el poseedor del certificado de depósito quisiere retirar una cantidad parcial de las mercancías, deberá, este poseedor, depositar en la caja de la Compañía una suma correspondiente al valor de la partida retirada y en proporción de la deuda total y accesorias.

Seguros

Artículo 30. El seguro de las mercancías contra riesgo de incendio, lo paga la Compañía por cuenta del depositante ó propietario, al premio de 0.20 liras por cada mil liras ó fracción de mil liras y por períodos de 30 días ó fracciones de período.

El propietario ó depositante debe indicar el valor de las mercancías en su pedido de introducción. La Compañía tiene, sin embargo, el derecho de controlar la avaluación, y de pedir que ella sea reducida si fuere superior al valor corriente actual.

Se entenderá que el propietario ó depositante ordena á la Compañía que avalúe las mercancías, siempre que haya omitido indicar la referida suma, y la Compañía al proceder en ese supuesto, no estará sujeta á reclamaciones.

Art. 31. Tanto en el caso de haber el propietario ó depositante declarado el valor del seguro, como en el caso en que la Compañía lo hubiere establecido de oficio, se seguirán estas normas:

---

(1) Art. 470. El poseedor de un certificado de depósito separado de la cédula pignoraticia, podrá retirar la cosa depositada aun antes del vencimiento del crédito, para cuya seguridad se constituyó la prenda, depositando en el almacén general el capital y los intereses del débito, calculados con arreglo al vencimiento.

Esta cantidad se abonará al poseedor de la prenda mediante la entrega de este título.

Tratándose de mercancías homogéneas, podrá retirar, bajo la responsabilidad del almacén general, el poseedor de un certificado de depósito separado de la cédula pignoraticia, una parte tan sólo de aquéllas, depositando en el almacén una cantidad proporcional al total del débito garantizado por la cédula pignoraticia y la cantidad extraída.

a) La Compañía al asegurar las mercancías, recurrirá á Compañías de seguros favorablemente acreditadas.
b) La Compañía establece las condiciones del seguro, y, en caso de siniestro, efectúa por cuenta del propietario ó depositante todos los actos necesarios para la liquidación y pago de la indemnización por las pérdidas sufridas.
c) La Compañía sólo entrega en compensación de las mercancías perdidas ó averiadas, la suma que consiga de los aseguradores.
d) Siempre que, de acuerdo con las pólizas, los aseguradores subordinaren la liquidación de la indemnización á la exhibición de documentos, libros ú otras pruebas en poder del depositante ó propietario, éstos están obligados á presentarlas; como también á prestar su nombre y concurso á los aseguradores en todos los actos contra los presuntos responsables de los perjuicios, todo ello, por lo demás, á expensas y con instrucciones de los aseguradores.

Devolución de las mercancías, con la operación de carga sobre vagones de ferrocarril ó carros ordinarios

Artículo 32. Para obtener la devolución de las mercancías y su colocación sobre vagones ó carros, el propietario ó depositante deberá presentar el pedido (firmado por él) sobre los formularios impresos de la Compañía.

El pedido debe ir acompañado:

a) Del recibo de depósito, ó del certificado de depósito, en caso de haberse expedido éste; así como de la cédula pignoraticia.
b) Del recibo de todos los derechos de almacenaje, conservación, manipulación y otras operaciones que, de acuerdo con el Reglamento y Tarifas, graven las mercancías.

El peticionante debe también probar que ha llenado todas las formalidades sanitarias, aduaneras y ferroviarias.

Art. 33. Para cuanto se refiere á la presentación del pedido de devolución, son válidas las disposiciones consignadas en el artículo 26.

Art. 34. Las mercancías depositadas en los silos pueden ser retiradas de una sola vez ó por lotes parciales, pero el derecho de la operación de volver á cargar las mercancías no puede ser en ningún caso inferior á 5 liras.

Art. 35 Si dentro de las 24 horas de presentado el pedido de devolución, las mercancías no hubiesen sido retiradas, y si éstas hubieran sido ya transportadas á los silos de embolse, la Compañía

puede llevar de nuevo dichas mercancías á los silos de depósito y exigir otra vez los derechos de transporte, almacenaje, conservación y otros, quedando á cargo del propietario ó depositante las consecuencias respecto de la Aduana.

Pesaje

Artículo 36. El pesaje de las mercancías se efectúa en todos los casos, tanto á la entrada como á la salida; y, si tal se solicita, después de cada transferencia ó manipulación. Las balanzas automáticas empleadas para esta operación estarán bajo el control de la Aduana, de la Cámara de Comercio y del Ferrocarril.

Los interesados ó sus dependientes pueden asistir á estas operaciones; pero deben antes proveerse de un permiso personal de la Dirección de la Compañía.

Art. 37. La Compañía expide una nota de pesaje, después de cada operación.

Esta nota da fe del peso encontrado, pero no responsabiliza á la Compañía sino en la forma establecida en los artículos 45 y siguientes del presente Reglamento.

Limpieza, conservación y otras manipulaciones

Artículo 38. A pedido en forma, escrito sobre un formulario impreso por la Compañía, ésta se encarga de las operaciones de aventar y limpiar los cereales por medio de ventiladores, máquinas de mondar ó cintas de circulación. Se encarga también de efectuar la mezcla de diversas calidades de cereales y todas las demás operaciones previstas en las tarifas.

Art. 39. La Compañía tiene el derecho de efectuar las operaciones que, á su juicio, fueren necesarias para la conservación de los cereales depositados, aun en la ausencia del pedido del propietario ó depositante, á cargo de los cuales correrá en todos los casos el gasto correspondiente según tarifa.

Bolsas

Artículo 40. La Compañía podrá tomar en depósito, si tiene local disponible, bolsas vacías destinadas á los cereales á su salida de los silos.

El almacenaje de estas bolsas, se concederá gratuitamente para los seis primeros meses de depósito. Transcurrido este plazo la Compañía exigirá en compensación del depósito, un centésimo de lira por bolsa y por mes.

No obstante, cuando estas bolsas fueran retiradas por el propietario ó depositante sin haberlas usado para los cereales á su salida de los silos, la Compañía podrá exigir al propietario ó depositante el pago del derecho de almacenaje mencionado en el párrafo anterior, por toda la duración del depósito, además de un derecho fijo de entrega de cinco centésimos de lira por bolsa.

Corre por cuenta del propietario ó depositante el cumplimiento de todas las disposiciones aduaneras inherentes á la introducción, uso y exportación de las bolsas referidas en el presente artículo.

Art. 41. La Compañía no garante el número de bolsas contenidas en cada fardo, salvo que el depositante ó propietario pida que las bolsas sean contadas.

En este caso se llevará una contabilidad regular de dichas bolsas, y corresponderá al propietario ó depositante el pago de un derecho de 15 centésimos de lira por cada cien bolsas.

Art. 42. La Compañía no responde del estado de las bolsas depositadas.

Art. 43. La Compañía, previo aviso al propietario ó depositante, con anticipación de diez días, podrá exigir que se retiren las bolsas de los silos.

Transcurrido este plazo sin que las bolsas hayan sido retiradas, la Compañía podrá hacer vender en la forma que indica el artículo 477 del Código de Comercio, (1) la cantidad de bolsas necesaria para el pago de los derechos de almacenaje y cualquier otro que le competa, depositando el sobrante eventual en otros depósitos aduaneros, todo ello á riesgo y peligro del interesado.

Art. 44. De la devolución de las bolsas dará recibo á la Compañía el depositante ó propietario.

Responsabilidades

Artículo 45. Corresponde á la Compañía la responsabilidad por las mercancías confiadas á su custodia y por toda pérdida ó avería de las mismas causadas por culpa del personal dependiente de la Compañía.

Art. 56. La Compañía no responde de daños, mermas ó averías causadas por fuerza mayor ó caso fortuito, ó por vicio propio, ó por la naturaleza y condición de las mercancías.

Art. 47. La responsabilidad empieza en el momento en que las mercancías son confiadas á la Compañía y cesa con la entrega al ferrocarril sobre sus vagones, ó con la entrega sobre los carros ordinarios.

---

(1) Véase la nota de la pág. 621.

Toda responsabilidad cesa, además, cuando el propietario ó depositante demora el retiro, de acuerdo con el artículo 14 del presente Reglamento.

Art. 48. Los pedidos de indemnización sólo pueden presentarse á la Compañía con referencia á perjuicios constatados por el depositante ó propietario en presencia de los encargados especiales de la Compañía, antes del momento en que cesa la responsabilidad de ésta según lo dispuesto en el artículo precedente.

Art. 49. La Compañía estará en su derecho, rehusándose á aceptar mercancías que sugieran dudas sobre su buena condición.

También tiene ella el derecho de anotar sobre el recibo ó certificado de depósito todas las circunstancias que se refieran al estado y calidad de las mercancías según su exclusivo entender.

Art. 50. La Compañía no responde de los vapores, veleros ú otro material flotante que atraquen á su muelle. Ellos quedan bajo la responsabilidad de los propietarios, tanto durante su atraque, como en sus eventuales maniobras y movimientos.

Normas generales

Artículo 51. En todos los locales del silo, se prohibe fumar y encender fósforos.

Art. 52. Se prohibe á las personas extrañas la entrada al establecimiento.

Dejando á salvo las disposiciones legales vigentes, la Compañía está facultada para expedir billetes personales de acceso á los locales de pesaje y embolse, á los interesados ó al encargado especial de los interesados. Estos billetes permitirán asistir á las operaciones que se llevan á cabo en dichos locales.

La Compañía declina toda responsabilidad por cualquier accidente ó perjuicio en que pudieran incurrir los portadores de tales billetes durante su permanencia en el establecimiento, entendiéndose además que el billete de acceso se expide con el fin exclusivo de que su portador pueda asistir á las operaciones mencionadas.

Art. 53 El personal de la Compañía no puede recibir propinas ni regalos bajo ningún pretexto.

Art. 54. Todos los pagos de las sumas adeudadas á la Compañía deben efectuarse en la Caja social, y no será reconocido ningún otro modo de pago

Art. 55 La Compañía sólo considera válidos los pedidos presentados en la Oficina de órdenes de la Administración y extendidos sobre los formularios prescriptos.

Los empleados de la explotación no pueden recibir ningún pedido, verbal ni escrito, de los interesados, y si lo recibieren, éste será considerado nulo.

Art. 56. Siempre que ocurrieren suspensiones del trabajo, causadas por controversias entre un capitán de buque y los interesados, el buque deberá ser separado del muelle inmediatamente y la Compañía podrá reclamar los perjuicios respectivos,—que serán liquidados por la autoridad competente,—y guardar en garantía las mercancías ya desembarcadas.

Art. 57. La Compañía tiene privilegio sobre las mercancías por todos sus gastos, derechos, anticipos y accesorios, que son preferidos al crédito pignoraticio.

Art. 58. La Compañía, á pedido de los interesados, puede efectuar el transporte de los cereales de los buques al silo, durante la noche; en los días festivos, puede también realizar las otras operaciones, con excepción del embarco sobre los vagones ferroviarios. La autorización de la Aduana y de la Cámara de Comercio, con las restricciones que ellas prescriban, será requisito previo, en esos casos.

Art. 59. La Autoridad marítima, apenas empiece á funcionar el silo, prohibirá el atraque al muelle y á las banquinas situadas frente al establecimiento, á las embarcaciones y aparatos flotantes que no tengan que efectuar operaciones inherentes al servicio del silo.

En cualquier otra parte, dependerá exclusivamente de la Capitanía de Puerto el permitir el atraque de buques y aparatos flotantes no destinados al silo, y especialmente de los que tuvieren que descargar mercancías de valor, destinadas á ser introducidas en los almacenes de la Aduana principal.

Sin embargo, en caso de constar á la Capitanía de Puerto que la banquina situada frente al silo no deba servir durante el día á las embarcaciones con cargamento de cereales destinados al silo, aquella autoridad podrá permitir el atraque, á dicha banquina, de cualquier otra embarcación,—si así lo requiriesen las necesidades del comercio,—sin que la Compañía pueda oponerse ó reclamar compensaciones.

Art. 60. Este Reglamento entrará en vigor al abrirse el establecimiento al público. La Compañía podrá modificarlo previa autorización competente, siempre que la experiencia demuestre la conveniencia de hacerlo.

F.—REGLAMENTO DEL PERSONAL ENCARGADO DEL EMBARCO Y DESEMBARCO DE LAS MERCANCÍAS [1]

Registro de los Obreros

I.—Todos los obreros que trabajan actualmente en el embarco y desembarco de mercancías en el puerto, y los que sean sucesivamente

1) Este Reglamento (provisorio) entró en vigencia el 15 de septiembre de 1903.

admitidos á trabajar, deberán estar inscriptos en el *Registro de los Obreros* del Consorcio.

Dicho registro será llevado en un libro que estará á cargo del Secretario General del Consorcio.

II.—Los obreros que se encuentran ya inscriptos sobre las listas provisorias del Consorcio, serán, sin necesidad de otras formalidades, inscriptos en el nuevo Registro.

III.—Los obreros todavía no inscriptos podrán pedir su inscripción, para lo cual es necesario que llenen los siguientes requisitos:

a) tener más de 21 años de edad;
b) ser de constitución física sana;
c) haber observado siempre buena conducta;
d) estar actualmente ocupados en trabajos del puerto.

Los solicitantes deberán presentar:

1.º el pedido escrito en papel común;
2.º la fe de bautismo;
3.º el certificado penal;
4.º una declaración expedida por la Cámara de Comercio, ó por un negociante, que compruebe haber los solicitantes prestado servicios en el puerto.

El Consorcio proveerá á las nuevas admisiones. según las necesidades, pero con entera independencia.

IV.—El Consorcio, en el acto de la inscripción, expedirá gratuitamente al obrero inscripto una balota de inscripción con la respectiva medalla provista del número de matrícula; habilitándolo así para trabajar en las operaciones de embarco y desembarco de las mercancías, en la categoría correspondiente á su inscripción, y de acuerdo con la presente ordenanza.

Todos los obreros están obligados á llevar consigo mientras trabajan, la medalla de inscripción, y á presentarla á los empleados del Consorcio cada vez que éstos lo pidan.

V.—En caso de afluencia excepcional de trabajo, para la cual resultaren insuficientes los obreros inscriptos en una categoría, el Consorcio podrá llamar á obreros inscriptos en otras; y, si aun éstos resultaren insuficientes, podrá provisoriamente llamar á otros obreros no inscriptos en el Registro, con los cuales formará una lista especial denominada *Lista de obreros extraordinarios.*

Gerentes

VI. Para cada embarcadero habrá un Gerente cuyas funciones consisten:

a) en mantener el orden y dirimir provisoriamente todas las controversias sobre el trabajo, dando cuenta al Consorcio;
b) en hacer observar los horarios y las tarifas relativas al embarco y desembarco, y vigilar el exacto pago de los salarios y destajos;
c) en llamar á los obreros para atender los pedidos; constatar el número de los obreros disponibles para cada operación, y, en los límites de ese número, proveer á la repartición del trabajo.

Jefes de Pandilla

VII.—El Consorcio formará una lista de Jefes de Pandilla, eligiéndolos entre los obreros más antiguos, capaces y disciplinados.

El Jefe de Pandilla depende inmediatamente del Gerente, y tiene por función cuidar de que los obreros á su cargo efectúen todas las operaciones ordenadas por éste.

Llamados

VIII.—Toda casa cargadora ó descargadora deberá presentar,—ya sea directamente ó por intermedio de sus encargados provistos de un poder en forma,—el pedido al Gerente del Consorcio, del número de los obreros que necesite para el embarco y desembarco de sus mercancías, indicando á la vez la categoría del trabajo de que se trate.

IX.—Los obreros del carbón se dividen en las siguientes categorías:

Mandaderos,
Descargadores,
Cargadores,
Pesadores,
Receptores.

Los obreros de mercancías generales se dividen en las siguientes categorías:

Mandaderos,
Obreros de cereales,
Embaladores,
Cargadores y descargadores.

El Gerente del Consorcio, sobre la lista firmada por el Secretario del mismo, formará las pandillas, haciendo los llamados según el número de matrícula; y para cada pandilla designará un Jefe, siguiendo el orden de inscripción de éstos sobre la lista de los Jefes de Pandilla.

Ningún obrero podrá ejecutar trabajos si no ha sido llamado por el Gerente del Consorcio de acuerdo con las normas prescriptas.

X.—El obrero que sin motivo justificado deje de responder al llamado, será castigado:

por la primera vez, con exclusión del trabajo por cinco días;
por la segunda vez, con exclusión del trabajo por quince días;
por la tercera vez, con la misma exclusión por un mes;
por la cuarta vez, con eliminación del Registro: esta pena será pronunciada por el Comité Ejecutivo.

El Consorcio podrá, según la gravedad de los casos, suspender por un período no superior á un mes ó borrar del Registro, al obrero que cometiere actos de insubordinación, no cuidase debidamente los instrumentos del trabajo, ó se valiese de abusos ó fraudes para sustraerse á la obligación de acudir al llamado: todo esto sin perjuicio de las penas legales.

XI.—Los obreros serán pagados á jornal ó á destajo, según las tarifas en uso ó fijadas por el Consorcio.

Receptores

XII.—En la lista de receptores compilada al tenor de las normas precedentes, toda casa cargadora ó descargadora tendrá derecho á elegir un receptor de su confianza, para hacerlo asistir á las operaciones de carga y descarga, ya se trate de cargamentos completos ó de operaciones separadas.

El personal empleado se tomará bajo la responsabilidad de la casa, pero deberá someterse á las disposiciones del Consorcio, y, en caso de contravención el Consorcio podrá reemplazarlo por otro.

Pago

XIII.—Los negociantes prepararán para cada trabajo una hoja de pagos, en duplicado, en la cual se indicarán los nombres de los obreros y las sumas adeudadas á cada uno, según el número de días de trabajo ó el precio convenido á destajo.

Los Gerentes del Consorcio verificarán los datos de la hoja de pago y la visarán, con facultad de rectificarla provisoriamente. Los negociantes están obligados á pagar de inmediato las sumas inscriptas á favor de los obreros, sin perjuicio de las rectificaciones ulteriores en caso de interponerse reclamos.

Si ellos no quieren pagar al Jefe de Pandilla, podrán entregar la suma respectiva al Gerente, el cual la transmitirá sin demora á quien corresponda y dirimirá las controversias que eventualmente se produjeren.

Cuando la intervención conciliadora del Gerente no conduzca al acuerdo, se deferirá la resolución definitiva al Consorcio, ante el cual deben presentarse por escrito los interesados.

A las casas de comercio que sin motivo justificado y á pesar de la invitación del Gerente, se negasen por segunda vez á efectuar el pago de sumas adeudadas á los obreros, se les podrá obligar á verter por anticipado la suma presumiblemente necesaria para cada trabajo de embarco ó desembarco, sin perjuicio de las liquidaciones definitivas.

Disposiciones transitorias

. . . .

Penas

Los que contravengan á las órdenes de los agentes del Consorcio para la aplicación de las normas que preceden, serán denunciados de acuerdo con el artículo 434 del Código Penal. (1)

G.—OTRAS REGLAMENTACIONES

La actividad del Consorcio Autónomo se ha manifestado en otras muchas reglamentaciones de servicios portuarios.

Sería demasiado largo analizarlas. Mencionaremos solamente: la Organización de las Guardias del Puerto; el Reglamento de Mozos de Cordel, Vendedores ambulantes y Agentes de Hoteles, y los Reglamentos internos, especialmente de Contabilidad.

H.—DERECHOS DE PUERTO

De acuerdo con la ley de 6 de diciembre de 1885, los buques pagan los siguientes impuestos y derechos marítimos en todos los puertos italianos:

---

(1) ART. 434. El que falte á una orden legalmente dada por la autoridad competente ó no observe un mandato legalmente dictado por la misma, por razón de justicia ó de seguridad pública, incurrirá en la pena de arrest hasta un mes ó en la de multa de 20 á 300 liras.

I—*Impuestos:*

1) Piróscafos procedentes de puertos italianos, por cada entrada al puerto y por tonelada de registro	Liras 0.50
2) Piróscafos procedentes de puertos italianos, abono anual por tonelada de registro . . .	» 2.00
3) Piróscafos procedentes del extranjero, por cada entrada al puerto y por tonelada de registro	» 1.00
4) Piróscafos procedentes del extranjero, abono anual por tonelada de registro. . . .	» 4.00
5) Remolcadores, por año y por tonelada de registro	» 2.50
6) Veleros procedentes de fuera del Mediterráneo, según la capacidad, por tonelada de registro	» 0.50 á 0.80
7) Veleros procedentes de puertos italianos, según la capacidad, por tonelada de registro.	» 0.20 á 0.70
8) Veleros procedentes del Mediterráneo, según la capacidad, por tonelada de registro.	» 0.50 á 0.60

II—*Derechos marítimos:*

9) Patente de sanidad (según la capacidad).	Liras 1.00 á 2.00
10) Licencia por tiempo indeterminado, para embarcaciones de pesca ó de uso portuario .	» 2.00 á 5.00
11) Licencias anuales para embarcaciones pequeñas y pontones	» 5.00 á 10 00
12) Visitas sanitarias	» 3.00 á 5.00
13) Guardia sanitaria, por día	» 3.00
14) Estadía en el lazareto, según clase, por individuo	» 3.00 á 8.00
15) Desembarco y desinfección de mercancías, por quintal.	» 0.50 á 5 00

No se cobra impuesto de faros.

El pilotaje es facultativo. En general se cobra alrededor de 35 liras á los piróscafos; y de 10 á 30 liras por hora, el remolque.

I.—TARIFA DE LOS DIQUES DE CARENA

La «Compañía Explotadora de los Diques», que sucedió á la empresa constructora, aplica en sus diques la tarifa siguiente:

	Veleros	Vapores	
Entrada y salida en el mismo día. . . .	L. 0.80	L. 0.96	Por cada ton. de registro bruto
Por cada día subsiguiente	» 0.40	» 0.48	» » » » »
(con un mínimo de £ 52)			
Apuntalamiento	» 0.10	» 0.10	» » » » »
(con un máximo de £ 85)			

Cuando la capacidad del buque pasa de 1,000 toneladas, los precios indicados se reducen á la mitad para cada tonelada de 1,000 á 1,500, y al cuarto para cada tonelada más allá de 1,500.

Corren por cuenta de la Compañía las maniobras inherentes á la apertura y cierre de los diques, el agotamiento del agua, el apuntalamiento y el suministro de tablones y caballetes.

J.—GRÚAS

El servicio de las grúas depende ahora del Consorcio autónomo, que ha fijado la siguiente tarifa normal: para cada hora de trabajo, liras 2.50; tratándose de partidas de mercancías que no ocupan la grúa más de una hora, liras 0.25 por tonelada.

Otros aparatos de carga y descarga son explotados por empresas. La carga y descarga del carbón, por ejemplo, se efectúa por una Compañía que posee cuatro elevadores tipo Brown, y que cobra á razón de liras 1.20 la tonelada el trasbordo del carbón desde el buque hasta el vagón de ferrocarril.

K.—GALPONES

El derecho por depósito de mercancías de cualquier naturaleza, se cobra de acuerdo con la siguiente tarifa:

Primeros cinco días	Liras	0.02	por	tonelada
Del 6.º al 65.º día	»	0.04	»	»
Después del 65.º día	»	0.15	»	»

L.—TARIFAS DE LOS ALMACENES GENERALES GENOVESES (MOLO VECCHIO)

I· DISPOSICIONES GENERALES PARA LA APLICACIÓN DE LAS TARIFAS

1.

Las *operaciones* que toma á su cargo la Compañía de los Almacenes generales genoveses se refieren:

Al *desembarco* desde los buques, vapores ó chatas atracados al muelle.

Al *embarco* de las mercancías á bordo de los buques, vapores ó chatas atracadas al muelle.

A la *entrada* de las mercancías en los lugares de depósito.

A la *salida* de las mercancías de los lugares de depósito.

A la *expedición* ó al *recibo* de las mercancías por ferrocarril.

A la *entrega* de las mercancías sobre los carros de particulares y al recibo de ellas desde los mismos carros.

Al *reconocimiento* y manipulación de las mercancías almacenadas.

2.

Las *operaciones* especialmente contempladas en las tarifas, son las siguientes:

a) Almacenaje,

b) Desembarco y depósito en los almacenes ó en los espacios abiertos·—Tomar la mercancía bajo aparejo, reconocerla y pesarla, y luego colocarla y estibarla en los almacenes ó espacios abiertos autorizados para el objeto.

c) Desembarco al vagón y expedición por ferrocarril.—Tomar la mercancía bajo aparejo, reconocerla, pesarla, cargarla y estibarla sobre los vagones, y luego entregarla al ferrocarril.

d) Mercancía llegada por ferrocarril, y depósito en los almacenes ó espacios abiertos.—Retirar los vagones del ferrocarril, efectuar la descarga de la mercancía, reconocerla y pesarla, y luego colocarla y estibarla en los almacenes ó en los espacios abiertos autorizados.

e) Mercancía llegada por ferrocarril y dirigida á los Almacenes Generales para el embarco.—Retirar los vagones del ferrocarril, efectuar la descarga de la mercancía, reconocerla y pesarla, y luego transportarla al lugar de embarco y efectuar su entrega sobre el puente de los buques, vapores ó chatas atracados al muelle de los Almacenes Generales.

f) Salida de la mercancía de los lugares de depósito (almacenes ó espacios abiertos) y expedición por ferrocarril.—Desestibar la mercancía, extraerla de los lugares de depósito, pesarla, cargarla y estibarla sobre los vagones, y luego entregarla al ferrocarril.

g) Salida de la mercancía de los lugares de depósito (almacenes ó espacios abiertos) y entrega á los propietarios.—Desestibar la mercancía, extraerla de los lugares de depósito y pesarla, y luego cargarla sobre los carros y consignarla á los propietarios.

h) Mercancía traída en carros de particulares para ser depositada en los almacenes ó espacios abiertos.—Efectuar la descarga de los carros, reconocer la mercancía y pesarla, y luego colocarla y estibarla en los almacenes ó espacios abiertos.

i) Desembarco de á bordo y consignación de la mercancía á los propietarios.—Tomar la mercancía bajo aparejo, reconocerla y pesarla, y luego cargarla sobre los carros y consignarla á los propietarios.

l) Salida de los lugares de depósito y embarco de la mercancía.—Desestibar la mercancía, extraerla de los lugares de depósito y pesarla, y luego transportarla al sitio de embarco y efectuar su entrega sobre el puente de los buques, vapores ó chatas atracados al muelle de los Almacenes Generales.

m) Mercancía traída en carros de particulares ó destinada al embarco.—Efectuar la descarga de los carros, reconocer la mercancía y pesarla, y luego transportarla al sitio del embarco y efectuar su entrega sobre el puente de los buques, vapores ó chatas atracados al muelle de los Almacenes Generales.

N. B.—*La Administración de los Almacenes Generales se encarga también de tomar ó entregar las mercancías sobre el puente de los buques ó vapores no atracados á la banquina de los Almacenes Generales, mediante tan sólo el reembolso de los gastos.*

3.

La Compañía no acepta las mercancías traídas en carros particulares para expedirlas por ferrocarril.

4.

Los precios aplicables á cada una de las operaciones antedichas están indicados en la nomenclatura de las tarifas, al lado de cada clase de mercancías.

5.

La Compañía no responde de las consecuencias de la falta eventual de vagones, ni de las que pudieran derivarse de disposiciones

que la Administración de ferrocarriles, por exigencias del servicio, tome con respecto al material rodante.

6.

La ejecución de todas las operaciones enumeradas más arriba, está subordinada á las formalidades aduaneras y sanitarias.

Las expediciones en que intervenga el ferrocarril están sujetas á las tarifas y reglamentos de ferrocarriles.

7.

Los precios por almacenaje se aplican por un período indivisible de siete días.

Éstos se cuentan desde el día de entrada de los primeros bultos de mercancías; cesan el día de las salida de las mercancías.

8.

Los precios de las tarifas se aplican al peso bruto de cada expedición y por fracciones indivisibles de 100 kilos, cuando no se establezca expresamente otra cosa.

9.

Las expediciones compuestas de mercancías diversas de un peso inferior á 100 kilos, se tarifan sobre el peso total y el más elevado de los precios que corresponden á las diversas mercancías.

10.

La tasa mínima para cada expedición es la siguiente:

para el almacén	L.	0.50
para cada otra operación	»	0.50

11.

El pesaje extraordinario de vagones—efectuado á pedido del remitente ó del destinatario—está sujeto á las siguientes tasas:

L. 1.00 por cada vagón cargado ó vacío.
» 2.00 » » » pesado, vacío y cargado.

12.

El pesaje de los carros particulares cargados ó vacíos,—efectuado á pedido de los interesados,—está sujeto á la tasa de L. 0.20 por cada tonelada indivisible.

13.

Las mercancías que pesen menos de 200 kilos por metro cúbico, pagan en cuanto al almacenaje, en proporción á dicho peso por metro cúbico ocupado. En la nomenclatura de las tarifas, se designa con la letra *V* las mercancías que han de considerarse como voluminosas.

La Compañía se reserva el derecho de considerar como voluminosas todas las otras mercancías que se encuentren en las condiciones preindicadas.

14.

Las mercancías de dimensiones que excedan á la longitud de un vagón, están sujetas, en cuanto al almacenaje, á la tasa sobre el peso efectivo, según la calidad de la mercancía y á razón de 200 kilos por metro cúbico ocupado, cuando el peso efectivo fuese inferior á éste.

15.

Para la admisión de mercancías que excedan en longitud á dos vagones, deben acordarse previamente las condiciones con la Administración de los Almacenes Generales.

16.

Como la potencia de los mecanismos disponibles para efectuar la carga y descarga no pasa actualmente de 1,500 kilos, no se aceptarán mercancías en fardos ó piezas indivisibles de peso superior al indicado, salvo que se hayan acordado previamente las condiciones con la administración de los Almacenes Generales.

17.

Las operaciones de carga y descarga de las mercancías en (ó de) los vapores, buques ó chatas, como asimismo las de carga y descarga en (ó de) los vagones, y todos los trabajos á efectuarse en la zona perte-

neciente á la Compañía, se llevarán á cabo con personal de los Almacenes Generales, exclusivamente.

18.

Para la admisión de las locomotoras, ténderes, coches y vagones de ferrocarril ó de tranvía, ya sea sobre sus propias ruedas ó desmontados, deben acordarse previamente las condiciones con la Dirección de los Almacenes Generales.

19.

Los derechos aplicables á los animales, mercancías ú objetos de cualquier naturaleza, no especificados en las tarifas, y que fueren desembarcados sobre los muelles explotados por la Compañía, ó embarcados de los muelles mismos, serán fijados en cada caso por la Compañía.

20.

Las tarifas y condiciones para la ejecución de las operaciones aduaneras de que se habla en el artículo 16 del Reglamento, [1] se hallarán al final de las tarifas generales adjuntas.

21.

Las mercancías que en seguida se mencionan, no pueden ser admitidas en los Almacenes Generales:

a) Los *explosivos*.
b) Los *inflamables* siguientes:

Aceite de anilina.
» de resina.
Acetono (espíritu de vinagre).
Ácido arsénico.
» arsenioso.
» clorhídrico.
» fosfórico.
» hidrocloro, azótico.
» muriático (espíritu de sal marina).

---

(1) Véase pág. 613.

Ácido nítrico azótico (agua regia).
» sulfúrico (vitriolo).
Aguarrás.
Arsénico metálico.
Bencina.
Colodión.
Creosota.
Esencias y aceites esenciales.
Eter sulfúrico.
Fósforo común (blanco).
» amorfo (rojo).
Fosfuro de calcio.
Nafta.
Neolina.
Nitronaftalina.
Nitrobencina.
Petróleo.
Potasio (metal).
Sodio (metal).
Sublimado corrosivo.
Sulfuro de carbono.

Serán además consideradas explosivas ó inflamables, las substancias que fueren declaradas tales por las autoridades competentes.

22.

Las siguientes mercancías sólo se recibirán previo acuerdo y bajo condiciones especiales:

Chalas.
Heno y otros forrajes.
Paja común.
Retales de pieles, no calcinados.
Abonos naturales.
Materias corruptibles ó que emiten olores desagradables.
Huesos, tendones, cuernos y cascos ó pesuñas, no desgrasados ni calcinados.
Cueros frescos y cueros salados.
Residuos de matadero.
Salitre (nitrato de potasa).
Sangre.
Trapos impregnados de grasa
Vejigas, tripas, etc., no desecadas.

Orujos.
Carbón fósil.
Coke.
Copras á granel.
Fósforos.
Fruta fresca fácil de echarse á perder.
Manteca fresca.
Nueces de coco ó de palma, á granel.
Quesos expuestos á licuarse.
Verduras, legumbres y hortalizas frescas.

Ajos Algarrobas Castañas Cebollas	á granel.

N. B.—Tratándose de mercancías sujetas á reglas especiales de sanidad y seguridad pública, su aceptación queda subordinada al permiso previo de las autoridades competentes.

II.—TARIFAS

A.—Tarifa general

Tan sólo á título de ejemplo y para mostrar la disposición de la tarifa general, reproducimos á continuación sus primeros artículos:



A.— Tarifa general

NOMENCLATURA DE LAS MERCANCÍAS	ALMACENAJE por cada período indivisible de 7 días.	DESEMBARCO Y DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	DESEMBARCO Y CARGA SOBRE VAGÓN DE FERROCARRIL.	MERCANCÍA LLEGADA POR FERROCARRIL Y DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	MERCANCÍA LLEGADA POR FERROCARRIL y destinada al EMBARCO.	SALIDA de la mercancía de los lugares de DEPÓSITO y expedición por ferrocarril.	SALIDA de la mercancía de los lugares de DEPÓSITO y ENTREGA á los propietarios.	MERCANCÍA TRAÍDA EN CARROS PARTICULARES para DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	DESEMBARCO Y ENTREGA de la mercancía á los propietarios.	SALIDA de los lugares de DEPÓSITO Y EMBARCO de la mercancía.	MERCANCÍA traída en carros particulares y destinada al EMBARCO.	OBSERVACIONES
	a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*l*	*m*	
	Véanse las disposiciones para la aplicación de las tarifas											
	Precios en liras por tonelada y por fracción indivisible de 100 kilogramos											
ÁCIDO acético, bórico (refinado), cítrico, oxálico y otros ácidos no nombrados explícitamente ni excluídos	0.30	3.50	3.75	4	4	3	3	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	4	
ÁCIDO bórico (no refinado)	0.25	3	3 25	2.25	2.50	2	2				2.50	
ÁCIDO fénico y carbólico del comercio	0.50	3	3.25	2.75	3.25	2.50	2.50				3	
AGUARDIENTE en botellas	0.50	4	4	4	4	3	3				4	
AGUARDIENTE en toneles ó barriles	0.50	3	3.25	2.75	3.25	2.50	2.50				3.25	
AGUAS MINERALES en botellas	0.50	2.50	2.75	2.25	2.75	2	2				2.75	
ALABASTRO gris en trozos (en lugar abierto)	0.10	2.25	2.50	2	2.25	1.50	1.50				2.25	

Orujos.
Carbón fósil.
Coke.
Copras á granel.
Fósforos.
Fruta fresca fácil de echarse á perder.
Manteca fresca.
Nueces de coco ó de palma, á granel.
Quesos expuestos á licuarse.
Verduras, legumbres y hortalizas frescas.

Ajos Algarrobas Castañas Cebollas	á granel.

N. B.—Tratándose de mercancías sujetas á reglas especiales de sanidad y seguridad pública, su aceptación queda subordinada al permiso previo de las autoridades competentes.

II.—TARIFAS

A.—Tarifa general

Sólo á título de ejemplo y para mostrar la disposición de la tarifa general, reproducimos á continuación sus primeros artículos.

Orujos.
Carbón fósil.
Coke.
Copras á granel.
Fósforos.
Fruta fresca fácil de echarse á perder.
Manteca fresca.
Nueces de coco ó de palma, á granel.
Quesos expuestos á licuarse.
Verduras, legumbres y hortalizas frescas.
Ajos
Algarrobas
Castañas
Cebollas
} á granel.

N. B.—Tratándose de mercancías sujetas á reglas especiales de sanidad y seguridad pública, su aceptación queda subordinada al permiso previo de las autoridades competentes.

II.—TARIFAS

A.—Tarifa general

Tan sólo á título de ejemplo y para mostrar la disposición de la tarifa general, reproducimos á continuación los primeros artículos:



A.— Tarifa general

NOMENCLATURA DE LAS MERCANCÍAS	ALMACENAJE por cada período indivisible de 7 días.	DESEMBARCO y DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	DESEMBARCO Y CARGA SOBRE VAGÓN DE FERROCARRIL.	MERCANCÍA LLEGADA POR FERROCARRIL Y DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	MERCANCÍA LLEGADA POR FERROCARRIL y destinada al EMBARCO.	SALIDA de la mercancía de los lugares de DEPÓSITO y expedición por ferrocarril.	SALIDA de la mercancía de los lugares de DEPÓSITO y ENTREGA á los propietarios.	MERCANCÍA TRAÍDA EN CARROS PARTICULARES para DEPÓSITO en los almacenes ó espacios abiertos.	DESEMBARCO y ENTREGA de la mercancía á los propietarios.	SALIDA de los lugares de DEPÓSITO y EMBARCO de la mercancía.	MERCANCÍA traída en carros particulares y destinada al EMBARCO.	OBSERVACIONES
	a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*l*	*m*	
	Véanse las disposiciones para la aplicación de las tarifas											
	Precios en liras por tonelada y por fracción indivisible de 100 kilogramos											
ÁCIDO acético, bórico (refinado), cítrico, oxálico y otros ácidos no nombrados explícitamente ni excluídos	0.30	3.50	3.75	4	4	3	3	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	4	
ÁCIDO bórico (no refinado).	0.25	3	3.25	2.25	2.50	2	2	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	2.50	
ÁCIDO fénico y carbólico del comercio	0.50	3	3.25	2.75	3.25	2.50	2.50	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	3	
AGUARDIENTE en botellas	0.50	4	4	4	4	3	3	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	4	
AGUARDIENTE en toneles ó barriles	0.50	3	3.25	2.75	3.25	2.50	2.50	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	3.25	
AGUAS MINERALES en botellas	0.50	2.50	2.75	2.25	2.75	2	2	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	2.75	
ALABASTRO gris en trozos (en lugar abierto). . .	0.10	2.25	2.50	2	2.25	1.50	1.50	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	2.25	

Orujos.
Carbón fósil.
Coke.
Copras á granel.
Fósforos.
Fruta fresca fácil de echarse á perder.
Manteca fresca.
Nueces de coco ó de palma, á granel.
Quesos expuestos á licuarse.
Verduras, legumbres y hortalizas frescas.
Ajos
Algarrobas
Castañas
Cebollas
} á granel.

N. B.—Tratándose de mercancías sujetas á reglas especiales de sanidad y seguridad pública, su aceptación queda subordinada al permiso previo de las autoridades competentes.

II.—TARIFAS

A.—Tarifa general

Tan sólo á título de ejemplo y para mostrar la disposición de la tarifa general, reproducimos á continuación los primeros artículos:

A.— Tarifa general

Nomenclatura de las mercancías	Almacenaje por cada período indivisible de 7 días.	Desembarco y depósito en los almacenes ó espacios abiertos.	Desembarco y carga sobre vagón de ferrocarril.	Mercancía llegada por ferrocarril y depósito en los almacenes ó espacios abiertos.	Mercancía llegada por ferrocarril y destinada al embarco.	Salida de la mercancía de los lugares de depósito y expedición por ferrocarril.	Salida de la mercancía de los lugares de depósito y entrega á los propietarios.	Mercancía traída en carros particulares para depósito en los almacenes ó espacios abiertos.	Desembarco y entrega de la mercancía á los propietarios.	Salida de los lugares de depósito y embarco de la mercancía.	Mercancía traída en carros particulares y destinada al embarco.	Observaciones
	a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*l*	*m*	
	Véanse las disposiciones para la aplicación de las tarifas											
	Precios en liras por tonelada y por fracción indivisible de 100 kilogramos											
Ácido acético, bórico (refinado), cítrico, oxálico y otros ácidos no nombrados explícitamente ni excluídos	0.30	3.50	3.75	4	4	3	3	Como en la letra *b*	Como en la letra *c*	Como en la letra *g* más 20 %	4	
Ácido bórico (no refinado).	0.25	3	3.25	2.25	2.50	2	2				2.50	
Ácido fénico y carbólico del comercio	0.50	3	3.25	2.75	3.25	2.50	2.50				3	
Aguardiente en botellas	0.50	4	4	4	4	3	3				4	
Aguardiente en toneles ó barriles	0.50	3	3.25	2.75	3.25	2.50	2.50				3.25	
Aguas minerales en botellas	0.50	2.50	2.75	2.25	2.75	2	2				2.75	
Alabastro gris en trozos (en lugar abierto). . .	0.10	2.25	2.50	2	2.25	1.50	1.50				2.25	

B.—Tarifas para la ejecución de las operaciones aduaneras

SECCIÓN I.—MERCANCÍAS EXTRANJERAS (ENTRADA)

Operaciones de retiro de la Aduana, de importación temporaria, de reimportación y de introducción en depósito

a) Mercancías que pagan derecho sobre el peso neto real ó por número, exceptuados los líquidos y las mercancías de la letra *d*	Tasa de comisión por quintal indivisible	L.	0.50
	» mínima de comisión	»	1.50
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje de Aduana, por quintal indivisible	»	0.20
b) Mercancías que pagan derecho sobre el peso neto legal, ó están exentas de derecho, exceptuados los líquidos y las mercancías de la letra *d*	Tasa de comisión: hasta 10 quintales, por quintal indivisible.	»	0.30
	Tasa de comisión: para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 3 para los primeros 10 quintales	»	0.40
	Tasa mínima de comisión	»	1.50
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje aduanero, por quintal indivisible (2)	»	0.10

(1) La tasa de comisión por cada operación y por cada expedición, no podrá exceder á L. 20.

(2) La tasa de peonaje sólo se aplicará á la cantidad de mercancías manipulada por orden de la Aduana.

c) Líquidos en cascos	Tasa de comisión por quintal indivisible	L.	0.30
	» mínima de comisión	»	1.50
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje aduanero, por quintal indivisible (2)	»	0.10
d) Mercancías que en la tarifa tienen indicado un precio entre L. 0.07 y L. 0 20 como tasa de almacenaje por el período de siete días	Tasa de comisión, por cada tonelada indivisible	»	0.20
	» mínima de comisión	»	1.50
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje aduanero, por tonelada y por fracción indivisible de 10 kg. (2)	»	0.50

Sección II.—Mercancías nacionales (salida)

Operaciones de salida, de exportación temporaria y de reexportación

e) Mercancías en general	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	L.	0.10
		para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 1 por los primeros 10 quintales	»	0.05
	Tasa mínima de comisión		»	1.00
	» máxima » »			(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)		»	0.05

N. B. -La seda en bruto, los hilados y tejidos de seda y los residuos de seda pagarán el doble de la tasa establecida para las mercancías en general.

(1) (2) Véase la llamada anterior.

B.—Tarifas para la ejecución de las operaciones aduaneras (Continuación)

f) Mercancías que en la tarifa tienen indicado un precio entre L. 0.07 y L. 0.20 como tasa de almacenaje por el período de siete días	Tasa de comisión por 10 quintales indivisibles . .	L.	0.10
	» mínima de comisión.	»	1 00
	» máxima » »		(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)	»	0.05

Sección III.—Mercancías extranjeras de tránsito

g) Mercancías *á la salida* Tránsito bajo rotulación de seguridad	Tasa de comisión .	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	»	0.15
		para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 1 50 para los primeros 10 quintales	»	0.10
	Tasa mínima de comisión		»	1.00
	» máxima » »			(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)		»	0.05

(1) (2) Véase la llamada anterior.

h) Mercancías *á la salida.*—Tránsito bajo rotulación de seguridad . . . . *i)* Mercancías *á la llegada.*—Tránsito bajo rotulación aduanera	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	L. 0.10
		para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 1 por los primeros 10 quintales	» 0.05
	Tasa mínima de comisión		» 1.00
	» máxima » »		[1]
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible [2]		» 0.05

Sección IV.—Mercancías expedidas á otra aduana

l) Mercancías expedidas con exención de visita. .—Las mismas tasas establecidas en la *Sección I.*

(1) (2) Véase la llamada anterior.

B.—Tarifas para la ejecución de las operaciones aduaneras. (CONTINUACIÓN)

SECCIÓN V.—ROTULACIONES DE LEGITIMACIÓN

m) Licores, bebidas alcohólicas y mercancías expedidas en la Zona de Vigilancia	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	L.	0.10
		para las cantidades subsiguientes y por cada quintal indivisible, además de la tasa de L. 1 por los primeros 10 quintales.	»	0.20
	Tasa mínima de comisión		»	0.50
	» máxima » »			(1)
	» de peonaje aduanero, por cada quintal indivisible (2)		»	0.05

SECCIÓN VI.—MERCANCÍAS NACIONALES Ó NACIONALIZADAS EXPEDIDAS POR CABOTAJE

n) Emisión de los permisos ó sellos de seguridad.	Tasa de comisión	hasta 10 quintales, por cada quintal indivisible	»	0.05
		para las cantidades subsiguientes y por cada 10 quintales indivisibles, además de la tasa de L. 0.50 por los primeros 10 quintales	»	0.10
	Tasa mínima de comisión		»	0.25
	» máxima » »			(1)

(1) (2) Véase la llamada anterior.

SECCIÓN VII.—EXPORTACIÓN DE LAS MERCANCÍAS QUE GOZAN DE LA RESTITUCIÓN DE LOS DERECHOS PAGADOS SOBRE LAS MATERIAS PRIMAS, Y MERCANCÍAS EN EXPORTACIÓN TEMPORARIA

Los *Almacenes Generales* observarán rigurosamente las instrucciones que, al respecto, reciban de sus clientes, ateniéndose también, en cuanto á los transportes por ferrocarril, á las normas vigentes para la Red Mediterránea.

Las tasas aplicables son las mismas fijadas en la Sección II.

SECCIÓN VIII.—TASAS PARA IMPRESOS, ATADURAS, EMBALAJES Y REPARACINOES EVENTUALES Á LOS FARDOS

Impresos	Por cada ejemplar (matriz y anexo) de las rotulaciones de importación temporaria, reimportación y reexportación	L.	0.10
	Por cada ejemplar de las declaraciones para las mercancías dirigidas al extranjero y de los otros modelos (matriz y anexo)	»	0.05
Ataduras	Por cada fardo con atadura simple	»	0.25
	» » » » doble atadura	»	0.50
	» » » » atadura de red	»	0.75
Cuerda	Por asegurar los plomos á los carros descubiertos expedidos con encerados ó redes, por cada carro	»	1.25
Embalajes y reparaciones	Se pondrá en cuenta sólo los gastos que hayan tenido que efectuar los Almacenes Generales.		

M.—TARIFA DE LA COMPAÑÍA «SILOS DE GÉNOVA»

La tarifa que damos á continuación es la máxima establecida por las autoridades competentes. La Compañía, á pedido de los interesados, concede condiciones especiales cuando la importancia del trabajo es excepcional.

A.—CEREALES Á GRANEL

a) *descarga* desde la cubierta del buque hasta el vagón, comprendiéndose la estadía en el silo cuando no exceda á cinco días, el embolse, la atadura y pesaje de las bolsas: por cada tonelada, L. 2.

b) si la estadía en el silo excede á cinco días, además de la tarifa *a*) se percibirán los *derechos de almacenaje* de la letra *c*), más un derecho *de reembarco* sobre el vagón, de L. 0.80 por tonelada.

c) *almacenaje:* L. 0.04 por tonelada y por día durante los primeros cuarenta y cinco días, y L. 0.50 por tonelada y por día después de los primeros cuarenta y cinco días.

B.—CEREALES Á GRANEL

Toma de la bodega (tiraggio) por cuenta del capitán. Hasta 600 toneladas desembarcadas por día: L. 0.50 por tonelada.

Para cantidades mayores, hasta 1.000 toneladas: L. 0.06 en más por tonelada, para cada 100 toneladas. Más allá de 1.000 toneladas: L. 1.20 por tonelada.

C.—CEREALES EN BOLSAS

La toma de la bodega y la descarga se cobran convencionalmente, previo acuerdo especial con los interesados.

D.—OTRAS OPERACIONES

1. Ventilación de cereales á máquina y pesaje: L. 0.05 por 100 kilogramos.
2. Ventilación por medio de cintas de circulación: L. 0.12 por 100 kilogramos.
3. Cambio de un silo á otro, con pesaje ó sin él: L. 0.14 por 100 kilogramos.

4. Mezcla de diversas calidades, con pesaje: L. 0.05 por 100 kilogramos.
5. Ventilación á máquina y mezcla de diversas calidades, con pesaje: L. 0.06 por 100 kilogramos.
6. Toma de muestras con sonda de tornillo: L. 1 cada 3 kilogramos.
7. Toma de muestras con sonda á mano: L. 0 50 por cada 3 kilogramos.
8. Toma de muestras de la tolva del silo: L. 0.20 por cada 2 kilogramos.
9. Determinación del peso natural: L. 5 por hectolitro.
10. Análisis químico para el contenido de agua: L. 5.
11. Análisis simple de los cuerpos extraños: L. 1 por 100 gramos de mercancía.
12. Emisión de un certificado de depósito y cédula pignoraticia (warrant): L. 2.

OBSERVACIÓN

Los precios de tarifa sufren un aumento de 10 % para la cebada y de 20 % para la avena.

CAPÍTULO XI

PUERTO DE MARSELLA

SECCIÓN I.—**Descripción sumaria del puerto. Estadística**

El puerto de Marsella es, de los grandes puertos de Europa, el más antiguo. Su origen remonta, en efecto, á seis siglos antes de la era cristiana. Hasta hace cincuenta años, sin embargo, sólo comprendía una dársena, el Puerto-Viejo *(Port-Vieux)*, situado en una ensenada natural, admirablemente resguardada contra los vientos y las marejadas.

DÁRSENAS Y QUAIS.

Actualmente (1904), el puerto de Marsella comprende, además del Port-Vieux, llamado también DÁRSENA ANTIGUA (*Ancien Bassin*), con sus anexos, el canal de la Aduana y la dársena de carena, las siguientes dársenas:

La DÁRSENA DE LA JOLIETTE, con sus anexos: la Dársena de Estacionamiento y la Dársena de Comunicación;

Las DÁRSENAS DEL LAZARETO Y DE ARENC, concedidas á la Compañía de los Docks y Entrepôts;

La DÁRSENA DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA;

La DÁRSENA NACIONAL;

La DÁRSENA DE LA PINÈDE;

La DÁRSENA DE APARTADERO;

Los DIQUES DE CARENA;

La DÁRSENA DEL PHARO, destinada al servicio del taller de construcciones de ese nombre;

El ANTEPUERTO SUD, delante de la Dársena de la Joliette, y

El ANTEPUERTO NORTE, que precede á la Dársena de la Pinède.

La Dársena de la Pinède se construye en virtud de la ley de 17 de Julio de 1893, que autorizó además la prolongación del dique exterior del puerto y el establecimiento, en el abra de la Madriague, de la Dársena de Apartadero para los barcos desarmados ó en demolición y para el material flotante de servicio.

Las dársenas nuevas están protegidas por el dique exterior ó rompeolas que tiene hoy 4,145 metros de largo y está formado por dos ramas. Una, la del Sud, orientada del S. S. W. al N. N. E., tiene 1,085 metros de longitud; la otra que va del S. E. al N. W. tiene 3,060 metros.

Las dársenas están separadas unas de otras, así como del antepuerto Sud y del antepuerto Norte, por traviesas que dejan un pasaje de comunicación. Los pasajes de los quais interiores, están cubiertos por puentes giratorios.

Todas las dársenas son de forma retangular, con excepción de la de Arenc, que se halla frente al punto donde el dique exterior cambia de dirección.

Cada dársena, con excepción de la de la Joliette, tiene del lado de tierra, uno ó varios muelles que arrancan del quai de ribera, y del lado del mar, un gran espacio libre que permite á los buques efectuar sus evoluciones.

En la dársena de la Joliette, especialmente afectada á los paquebotes, los navíos no pueden, por falta de espacio, operar de bordo á quai; se colocan de punta y desembarcan ó embarcan sus mercancías por medio de lanchas.

En las otras dársenas, los buques operan generalmente de bordo á quai, ya sea á lo largo del quai de ribera ó del quai del dique exterior, ó á lo largo de los muelles ó de los quais de las traviesas. Los barcos mercantes desarmados, en estadía, ó que esperan un lugar junto al quai, los paquebotes que sólo hacen escala para dejar ó tomar pasajeros, así como los navíos de guerra, fondean en los espacios libres comprendidos entre los muelles, ó junto á la cabeza de éstos, ó también paralelamente al dique exterior, en la

Dársena Nacional, sobre una línea de cajones de amarrazón dispuesta á cierta distancia de aquel dique.

El quai de ribera, los muelles y las traviesas, así como una parte del quai exterior, están unidos á las estaciones de ferrocarril por vías férreas y se hallan provistas de grúas hidráulicas. En muchos de estos quais hay galpones de depósito.

En el Puerto-Viejo, la profundidad es de unos 6 metros, excepto á lo largo de los quais, donde ha habido que limitarla á 3 ó 4 metros y á menos aún, en vista de la insuficiencia y mal estado de las fundaciones de los muros. En las otras dársenas en explotación, la profundidad es de 6 á 7 metros junto al quai de ribera y va aumentando regularmente hacia el quai exterior, á lo largo del cual alcanza á 10 metros en las dársenas de la Joliette, del Lazareto de Arenc y de la Estación Marítima y á 18 metros en la Dársena Nacional; pero las fundaciones de los muros de quai no se han llevado en general más abajo de 7 metros, de suerte que sólo pueden contar con esta profundidad las embarcaciones que operan de bordo á quai; solamente hay dos lugares en el interior de las dársenas citadas que permiten el atraque á embarcaciones de 8 metros de calado. Para la dársena de la Pinède se ha previsto una profundidad de 8.50 metros á lo largo del quai de ribera.

Además de las dársenas de explotación comercial, el puerto de Marsella comprende: una pequeña dársena de 5 metros de profundidad, llamada dársena de carena, situada en el ángulo S. W. del Puerto-Viejo y reservada á los buques que tienen que efectuar reparaciones sin necesidad de entrar al dique seco, un establecimiento para grandes reparaciones con su dársena á flote de 8 metros de profundidad, seis diques secos de longitud útil variable entre 85 y 172 metros y una pequeña dársena para la demolición de las embarcaciones viejas.

Los seis diques secos tienen las siguientes características:

	Largo total	Largo útil	Profundidad de agua á la entrada	Profundidad de agua al fondo
Núm. 1	181 m. 50	172 m. 45	6 m. 90	5 m. 40
» 2	110	105 30	5 90	4 90

	Lorgo total	Largo útil	Profundidad de agua á la entrada	Profundidad de agua al fondo
Núm. 3	90 m.	85 m. 40	5 m. 90	5 m. 16
» 4	90	85 40	5 90	5 16
» 5	130	125 40	6 60	5 70
» 6	130	125 40	6 60	5 70

Los diques secos están servidos por dos grupos de máquinas de agotamiento: al Norte, una maquinaria de 600 caballos compuesta de cuatro máquinas de vapor independientes que ponen en movimiento otras tantas bombas rotativas de un gasto medio de 2,200 metros cúbicos por hora; al Sud, un grupo de tres máquinas de 250 caballos cada una con sus tres bombas correspondientes, de un gasto de 2,500 metros cúbicos por hora.

La construcción del Establecimiento de Reparaciones fué ejecutada por el Estado con el concurso de la Compañía de los Docks que es concesionaria de la explotación de los diques secos, etc.

El siguiente cuadro indica para el conjunto de las dársenas, las superficies de agua y el desarrollo y superficie de los quais:

SUPERFICIES DE AGUA					DESARROLLO DE LOS QUAIS					SUPERFICIES DE LOS QUAIS		
utilizables para el estacionamiento de los buques y para las operaciones de embarco y desembarco.	de las dársenas de reparaciones y de apartadero.	de los canales y de las partes del puerto abrigadas pero no utilizables para el estacionamiento de los buques y las operaciones de embarco y desembarco.	de los antepuertos.	TOTAL	utilizables para las operaciones de embarco y desembarco.	al rededor de las dársenas de reparaciones y apartadero.	de los canales y de las partes no utilizables para las operaciones de embarco y desembarco.	de los antepuertos	TOTAL	para las vías de circulación.	para depósitos.	TOTAL
m. cuad.	m. cuad.	m. cuad.	m. cuad.	m. cuad.	m.	m.	m.	m.	m.	m. cuad.	m. cuad.	m. cuad.
1:471,800	216,605	69,019	179,413	1:936,837	15,912	2,054	2,783	861	21,610	552,678	402,333	955,011

Utilaje de los quais.

Los galpones (*hangars*) son abrigos destinados á proteger contra la intemperie las mercancías depositadas sobre los quais,—antes de su embarco ó después de su desembarco,— mientras que los capitanes de buque, los representantes de los armadores y los negociantes proceden á reconocerlas y pesarlas, y hasta que los agentes de la aduana, de las contribuciones indirectas y de los impuestos municipales de introducción (*octroi*) hayan efectuado las verificaciones respectivas. La permanencia de las mercancías bajo los galpones se limita, en lo posible, al plazo estrictamente necesario para la realización de esas operaciones y formalidades.

Los almacenes ó depósitos (*magasins*) sirven para depositar las mercancías durante todo el tiempo que convenga á los comerciantes; los gastos correspondientes son proporcionados á la duración del almacenaje.

En el perímetro de la concesión del Dock-Entrepôt de la Joliette, que se extiende sobre todos los quais que rodean las dársenas del Lazareto y de Arenc, así como sobre el quai Sud de la traviesa de la Joliette y el quai Norte de la traviesa de Arenc, la Compañía de los Docks y Entrepôts de Marsella ha construído vastos locales que desempeñan los oficios de galpones ó de almacenes, según el lugar que ocupan y según las circunstancias. La superficie total interior de esos locales, tanto en el piso bajo como en los pisos superiores, se eleva á 141,417 metros cuadrados.

La misma Compañía posee también, detrás de los quais, á título de dominio privado, un gran entrepôt y diversos almacenes, cuya superficie total interior se eleva á 90,812 metros cuadrados.

La cantidad total de mercancías que el Dock-Entrepôt de la Joliette y el dominio privado de la Compañía concesionaria pueden contener es de 200,000 toneladas más ó menos, comprendiendo los depósitos descubiertos.

Existen además,—sobre el muelle de la Dársena marítima, so-

[illegible] sobre la traviesa [illegible] Sud de la Dár- [illegible] y administrados [illegible] son siete; sólo tie- [illegible] se eleva á 56,472 [illegible]

[illegible] con 119 aparatos [illegible] á saber:

[illegible] *de la concesión del* [illegible] *de los elevadores y* [illegible] *y de los almacenes* [illegible]

[illegible] toneladas de potencia;
[illegible] tonelada de potencia;
[illegible] rieles, de 1,250 kg. de [illegible]
[illegible] de 1,250 kg. de potencia;

[illegible] *por la Cámara de* [illegible]

[illegible] Estación marítima y [illegible]

[illegible] rieles, de 1,250 kg. [illegible]
[illegible] sobre rieles, de doble po [illegible] de potencia;
[illegible] sobre rieles, de 3 toneladas [illegible]
[illegible] móviles sobre carritos), [illegible] de potencia;
[illegible] de 120 toneladas de po- [illegible]

b) Sobre los quais del Puerto-Viejo:

1	grúa fija á brazo de	25	toneladas de potencia;
1	—	8	—
1	—	4	—

La Cámara de Comercio explota además, sobre los quais de la Dársena de la Estación marítima y de la Dársena Nacional, 47 cabrestantes hidráulicos de doble poder, de 400 á 800 kg. de potencia, que sirven para la maniobra de las grúas móviles y de los vagones.

Tres líneas de ferrocarril tienen su punto terminal en Marsella: la ínea de Lyon y París, la línea de los Alpes por Aix y la línea de Niza é Italia; estas tres líneas forman parte de la red de ferrocarriles París-Lyon-Mediterráneo.

La ciudad y el puerto están servidos por cinco estaciones, á saber: St.-Charles, Prado, Arenc, Joliette y Puerto-Viejo. Las tres últimas, situadas en las proximidades de los quais, están más especialmente afectadas al tráfico marítimo; la estación de la Joliette lo está *exclusivamente* al tráfico de mercancías de proveniencia ó destino de los quais.

Hay además otras estaciones en los suburbios de Marsella, que, como las citadas, pertenecen á la Compañía París-Lyon-Mediterráneo. La del Puerto-Viejo, sin embargo, debe exceptuarse, pues pertenece, como el ramal que la une á la del Prado, á una Compañía inglesa; pero la explotación de esta estación y su ramal, la efectúa también la Compañía P. L.-M por cuenta de la compañía concesionaria.

Las cinco estaciones ocupan en conjunto una superficie de 72 hectáreas.

Las vías férreas de los quais (prescindiendo de las del Puerto-Viejo, que no tienen importancia) se dividen en dos redes distintas. La primera red comprende las vías establecidas por la Compañía de los Docks y Entrepôts, en virtud del pliego de condiciones de la concesión del Dock-Entrepôt (quais que rodean las dársenas del Lazareto y de Arenc).

La segunda red comprende las vías construídas por el Estado con los fondos suministrados por la Cámara de Comercio; esta red se extiende sobre los quais de ribera y sobre los quais de los muelles y traviesas de las dársenas de la Joliette, de la Estación marítima y Nacional.

Las vías férreas recién mencionadas se unen por medio de ramales á las estaciones de Arenc y de la Joliette.

El desarrollo de las vías de la primera red es de 14 kilómetros 675 metros; las explota la Compañía de los Docks y Entrepôts. Las de la segunda red miden un desarrollo de 29 kilómetros 725 metros; la Compañía P.-L.-M. las explota.

La longitud total de las vías férreas de los quais del puerto es, en número redondo, de 45 kilómetros.

El alumbrado de los quais públicos es á gas, y está á cargo de la Ciudad.

Los quais, galpones y almacenes de la concesión del Dock-Entrepôt, con excepción de los situados á lo largo del dique exterior, así como otros locales dependientes del gran entrepôt, están iluminados á luz eléctrica, por cuenta de la Compañía concesionaria. Los aparatos de este alumbrado son:

13 lámparas de arco de 12 amperios;
70 » » » » 8 »
y 653 lámparas de incandescencia de 16 bujías.

La Compañía de las Mensajerías Marítimas posee una instalación especial de alumbrado eléctrico para los galpones del quai Sud de la traviesa de la Joliette, arrendados por ella á la Compañía de los Docks y Entrepôts. En este alumbrado, sólo se emplean lámparas de incandescencia.

Una parte de los quais explotados por la Cámara de Comercio, en la Dársena de la Estación marítima y en la Dársena Nacional, está iluminada á electricidad. Para el alumbrado ordinario del interior de los galpones, se emplean 12 lámparas de arco de 8 amperios y 12 lámparas de arco de 6 amperios. Para el alumbrado

accidental, durante las operaciones de embarco y desembarco, hay 84 lámparas de arco de 8 amperios colocadas en los galpones y 36 lámparas de arco de 10 amperios colocadas sobre los quais descubiertos.

El alumbrado accidental no funciona sino á pedido de los interesados y mediante pago de una tasa especial.

La Cámara de Comercio alquila además linternas de incandescencia de 48 bujías para el alumbrado á bordo de los buques.

El agua de la ciudad se distribuye sobre los quais por medio de fuentes é hidrantes de riego, que también pueden servir en casos de incendio.

Se han establecido además, sobre diversos puntos de los quais, tomas de agua provistas de contadores, para la alimentación de los buques, sea directamente, sea utilizando barcos-cisternas.

MATERIAL FLOTANTE DE SOCORRO.

Para los casos de incendio ó de naufragio, el servicio del Puerto dispone de dos barcos-bombas. Las bombas de doble fin de que están provistos pueden efectuar el trabajo de agotamiento á razón de 600,000 litros y 80,000 litros por hora respectivamente, ó suministrar en caso de incendio 200,000 y 30,000 litros por hora.

Además, varios remolcadores del servicio del puerto y de los barcos cisternas están también provistos de bombas á vapor utilizables para apagar incendios ó para desagotar las bodegas de los buques.

Finalmente, dos vapores de salvataje, uno francés y otro extranjero, se hallan generalmente de estación en el puerto de Marsella.

MATERIAL FLOTANTE DE SERVICIO.

El material flotante de servicio se compone de los siguientes aparatos y embarcaciones: 9 pontones-arboladuras á vapor, de una potencia variable entre 2,500 y 45,000 kilogramos y de una ascensión máxima variable de 10 á 23 metros; 2 pontones-arboladuras á brazo, de 5 y 6 toneladas de potencia y de 1,079 metros de as-

cension máxima respectivamente; 21 grúas á vapor sobre pontones, de potencia variable entre 1,250 y 1,850 kilogramos y de 12.50 á 13.80 metros de ascensión máxima; 9 barcos-cisternas á vapor, de capacidad variable entre 30,000 y 120,000 litros y de gasto variable entre 18,000 y 120,000 litros por hora; 1 barco-cisterna á brazo, de 35,000 litros de capacidad y 8,000 de gasto por hora; 665 embarcaciones de lanchaje de muy diversos tipos, y no menos de 75 remolcadores y vaporcitos.

Todo este material pertenece á diferentes Compañías y propietarios particulares.

DATOS ESTADÍSTICOS.

El movimiento de mercancías embarcadas y desembarcadas, ha sido el siguiente, en los años 1901-1904:

1901	5:850,007	toneladas
1902	5:885,303	»
1903	6:636,410	»
1904	5:383,292	»

El movimiento del tonelaje de registro de los buques entrados y salidos, ha sido el siguiente, para el mismo período:

1901	13:042,894	toneladas
1902	13:091,739	»
1903	14:512,740	»
1904	13:353,473	»

Movimiento de la Navegación en 1904.—Entradas

(*Comprendidos los buques en lastre*)

	VAPORES			VELEROS			TOTALES		
	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación
NAVÍOS FRANCESES									
Ultramar	209	413,717	13,110	7	7,296	177	216	421.013	13,287
Cabotaje internacional.	787	846,248	53,685	11	2,618	136	798	848,866	33,821
Cabotaje francés. . .	2,444	1:662,628	77,845	1,957	238,916	5,068	4,401	1:901,544	82,913
Total	3,440	2:922,593	124,640	1,975	248,830	5,381	5,415	3:171,423	130,021
NAVÍOS EXTRANJEROS									
Ultramar	502	1:406,115	49,488	48	31,785	569	550	1:437,900	50.057
Cabotaje internacional.	1,515	1:977,880	63,692	464	81,094	3,226	1,979	2:058,974	66,918
Total	2,017	3:383,995	113,180	512	112,879	3,795	2.529	3:496,874	116.975
Recapitulación:									
Navíos franceses . .	3,440	2:922,593	124,640	1,975	248.830	5,381	5 415	3:171,423	130,021
Navíos extranjeros . .	2,017	3:383,995	113,180	512	112,879	3,795	2.529	3:496,874	116,975
Total general .	5,457	6:306,588	237,820	2,487	361,709	9,176	7.944	6:668,297	246,996

Movimiento de la Navegación en 1904.—Salidas

(Comprendidos los buques en lastre)

	VAPORES			VELEROS			TOTALES		
	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación	Número de navíos	Toneladas de registro	Tripulación
NAVÍOS FRANCESES									
Ultramar.	209	440,168	13,768	10	8,361	195	219	448,529	13,963
Cabotaje internacional.	824	914,992	35,259	15	1,852	40	839	916,844	35,299
Cabotaje francés . .	2,402	1:574,049	74,154	1,948	238,581	4,792	4,350	1:812,630	78,946
Total	3,435	2:929,209	123,181	1,973	248,794	5,027	5,408	3:178,003	128,208
NAVÍOS EXTRANJEROS									
Ultramar.	211	598,705	29,615	64	46,605	814	275	645,310	30,429
Cabotaje internacional.	1,802	2:793,176	83,866	461	68,687	3,146	2,263	2:861,863	87,012
Total	2,013	3:391,881	113,481	525	115,292	3,960	2,538	3:507,175	117,441
Recapitulación:									
Navíos franceses . .	3,435	2:929,209	123,181	1,973	248,794	5,027	5,408	3:178,003	128,208
Navíos extranjeros. .	2,013	3:391,881	113,481	525	115,292	3,960	2,538	3:507,173	117,441
Total general. .	5,448	6:321,090	236,662	2,498	364,086	8,987	7,946	6:685,176	245,649

Sección II.—Administración de los puertos franceses

Es un hecho harto sabido que la situación actual de los puertos franceses dista mucho de ser próspera. La parte que han tomado en el prodigioso desarrollo del comercio marítimo de los últimos años, no guarda absolutamente relación con la importancia económica del país. El mismo puerto de Marsella, que constituye la excepción más favorable, y que ocupaba en 1880 el cuarto orden en las estadísticas comerciales de los puertos europeos, ha descendido al sexto lugar, que el vecino puerto de Génova le disputa ya.

Los progresos de este último puerto no han perjudicado sin embargo hasta ahora, (1)—como erróneamente suele creerse,—al puerto de Marsella, cuyo relativo estacionamiento debe atribuirse á causas que nada tienen que ver con la concurrencia de Génova, y que afectan á todos los puertos franceses en general.

El régimen proteccionista implantado en 1892, es una de esas causas. Otra, es la crisis de la marina mercante,—que á su vez depende de múltiples circunstancias entre las cuales citaremos el costo exagerado de las construcciones navales en los astilleros franceses y el escaso poder financiero de las compañías de navegación.—Por otra parte, el número excesivo de puertos considerados de primer orden, ha impedido concentrar los esfuerzos para transformar radicalmente y adaptar á las nuevas tendencias de la construcción naval y del comercio los seis ú ocho puertos verdaderamente capaces de tráfico internacional; (2) y han contribuído también poderosamente á agravar la situación, la política egoísta de las compañías ferrocarrileras y la falta de un sistema apropiado de vías de navegación interior.

Tales son las causas principales de la relativa decadencia de los puertos franceses.

---

(1) Ver: páginas 560 y 569.

(2) Del 1.° de enero de 1879 al 31 de diciembre de 1903, se ha dispersado la suma de 616:910,457 francos en mejorar las instalaciones marítimas de no menos de 69 puertos.

Pero no son las únicas. Fuera de las que hemos mencionado, hay una que, menos importante en sí, nos interesa sin embargo de una manera especial, por su atingencia inmediata con el asunto que tratamos: nos referimos al régimen administrativo de los puertos. Ese régimen es en extremo defectuoso. La legislación marítima anterior á la Revolución, tenía siquiera la ventaja de centralizar en los dos almirantazgos (de Poniente y de Levante) todas las cuestiones concernientes á la marina y á los puertos. [1] La legislación vigente hace intervenir en ellas á cinco Ministerios, resultando de este fraccionamiento de atribuciones, enormes retardos y perjuicios incalculables. Las rivalidades entre esas administraciones superiores y las administraciones locales de cada puerto, aumentan todavía el desquicio.

Además, la legislación francesa,—tan abundante y hasta excesiva en otras ramas,—en materia de puertos ha quedado estacionaria, después de la Revolución; de suerte que esta legislación, anticuada ya, no responde á las necesidades de la época presente. Y aun las pocas leyes sancionadas después, sobre referirse casi siempre á detalles de segundo orden, dejan á la reglamentación y al arbitrio de los funcionarios un campo demasiado vasto.

Con lo expuesto basta para justificar la aserción de que no es en Francia donde conviene buscar el modelo de las administraciones portuarias. Por no recargar, pues, nuestro estudio con informaciones de utilidad dudosa, sólo daremos á continuación una reseña condensadísima de las disposiciones de carácter general, [2] reservando para cuando nos ocupemos en particular de la organización del puerto de Marsella, entrar en algunos detalles que reputamos interesantes.

---

(1) Ordenanza Real de agosto de 1681, que sirvió de base á la legislación marítima de toda la Europa.

(2) La tomamos de la obra clásica de los señores Quinette de Rochemont y Desprez.

En Francia, es el Estado, representado por el Ministerio de Obras Públicas, el que construye los puertos y los faros; pero sólo toma á su cargo los trabajos esenciales: accesos, rompeolas, ante-puertos, dársenas, esclusas, quais, diques de carena; no interviene generalmente ni en el establecimiento ni en la explotación de las vías férreas y del utilaje destinado á la manipulación y conservación de las mercancías. Los gastos que exige el mejoramiento de los puertos de comercio no siempre pesan exclusivamente sobre el Estado; muchas veces sufragan una parte de esos gastos los interesados: Cámaras de Comercio, Ciudades, Departamentos, etc. La parte contributiva correspondiente á éstos, ha aumentado en grandes proporciones desde hace algunos años; antes no pasaba del tercio del gasto total; ahora suele alcanzar á la mitad, á los dos tercios, y aun á la totalidad de los gastos en algunos casos.

Las Ciudades y Departamentos cubren regularmente las subvenciones así otorgadas con los recursos generales de sus presupuestos; y las Cámaras de Comercio, por medio de impuestos locales aplicados al tonelaje de los buques que frecuentan el puerto, á las mercancías y á los pasajeros embarcados y desembarcados. Las Cámaras de Comercio no pueden afectar parte alguna de estos impuestos más que al pago de las obras y á la amortización de los empréstitos con respecto á los cuales se autorizó su percepción.

El establecimiento y la explotación de las vías férreas de los quais, se efectúan casi siempre por las compañías de ferrocarriles que explotan la red más próxima al puerto. Hay algunas excepciones, sin embargo; por lo menos, en lo que concierne al establecimiento de las vías. En ciertos casos, el Estado mismo ha realizado este trabajo, y en otros, las Cámaras de Comercio lo han tomado á su cargo (Marsella es un ejemplo de esto último).

El transporte de las mercancías entre el puerto y la estación, ó inversamente, da lugar al percibo de tasas destinadas á remunerar los gastos de construcción y explotación de las vías férreas. Las compañías suelen renunciar á esta percepción para favorecer el desarrollo del tráfico marítimo; las tarifas son entonces las mismas para los transportes hasta (ó desde) las estaciones locales que para los transportes hasta (ó desde) las vías del puerto.

Las Cámaras de Comercio se encargan frecuentemente de adquirir é instalar la parte del utilaje que comprende la maquinaria de embarco y desembarco y los galpones; y explotan á veces, además de estos anexos, otros servicios accesorios, como ser: reparaciones navales, remolque y almacenes públicos. La concesión de este utilaje,—otorgado por un plazo generalmente comprendido entre 30 y 60 años,—es materia de un decreto promulgado en Consejo de Estado de acuerdo con las cláusulas del pliego de condiciones—tipo anexo á la circular ministerial de 19 de enero de 1886. Expirado el plazo de concesión, el utilaje pasa á ser de propiedad del Estado. Las Cámaras de Comercio no deben realizar beneficios ni incurrir en déficits sobre la explotación; en caso de resultar insuficientes las tasas usuales, se establecen tasas locales sobre la navegación y el comercio general. Las Cámaras de Comercio están sometidas al control técnico y financiero del Estado.

A veces se concede á terceros una parte del utilaje público, también por decretos promulgados en Consejo de Estado.

Independientemente de este utilaje público, que está á la disposición de todos, los prefectos pueden autorizar á favor de particulares, armadores, compañías de navegación ó casas de comercio, la ocupación temporaria de espacios pertenecientes al dominio público, para establecer en ellos grúas, galpones, almacenes ú otras instalaciones destinadas á su uso exclusivo. En tales casos la concesión se acuerda á título precario y revocable, mediante el pago de un canon anual. Esta cláusula de precariedad, que no puede derogarse,—por más que rara vez se aplique,—limita forzosamente el desarrollo de este utilaje privado.

Este sistema que hace intervenir simultáneamente al Estado, á las compañías de ferrocarril, á las Cámaras de Comercio y, algunas veces, á concesionarios en el establecimiento y explotación del utilaje, es frecuentemente poco favorable al comercio marítimo y ha contribuído mucho á retardar en Francia la instalación racional de los puertos de comercio. La participación cada vez más considerable tomada por las Cámaras de Comercio en la constitución del utilaje, ha mejorado las cosas en estos últimos años.

La explotación de los puertos, en Francia, se efectúa bajo la dirección y vigilancia de los ingenieros de Puentes y Calzadas [1] y de los oficiales (capitanes y tenientes) y patrones *(maîtres)* de puerto.

Los ingenieros están encargados especialmente de la ejecución de las obras nuevas y de la conservación correspondiente al Estado; también les incumbe proponer los reglamentos de policía y vigilar su aplicación. De acuerdo con el decreto de 30 de mayo de 1895 y con las resoluciones superiores de 16 de enero de 1896 y 29 de abril de 1897, tienen á su cargo el control del establecimiento y explotación de las vías férreas situadas sobre los quais de los puertos marítimos, y de sus ramales de unión hasta el punto en que entran en las dependencias del ferrocarril de interés general; tienen que ser consultados respecto de las tarifas aplicadas á todos los transportes con proveniencia ó destino de los puertos de su servicio. En fin, están encargados del control de todo lo referente al utilaje; en tal virtud dictaminan sobre las instalaciones ejecutadas por las Cámaras de Comercio ó los concesionarios y sobre los proyectos de presupuestos y las cuentas de las Cámaras de Comercio en lo concerniente al utilaje público. Los oficiales y patrones de puerto los ayudan en el desempeño de sus tareas.

La organización del personal de los oficiales y patrones de puerto, que tienen á su cargo la policía de los puertos marítimos de comercio, se rige por los decretos de 15 de julio de 1854, 27 de enero de 1876 y 11 de marzo de 1901.

A los oficiales y patrones de puerto incumbe la vigilancia de los puertos y sus anexos (radas, dársenas, canales, quais, etc.) del punto de vista de la seguridad material. Ejercen además la policía de los puertos y sus dependencias. Fijan el orden de entrada y salida de los buques, determinan el lugar que estos buques deben ocupar, dirigen y ordenan todos sus movimientos, dirigen también las operaciones de embarco y desembarco, los

(1) Es decir, la misma autoridad administrativa encargada de la construcción. El espíritu de cuerpo induce muchas veces á estos funcionarios á disimular los errores cometidos por los directores de las obras de primer establecimiento.

medios de socorro en caso de peligro, particularmente en caso de incendio. Intevienen cuando ocurren naufragios y vigilan el servicio de pilotos y la policía del pilotaje en los puertos donde no existe un agente especial de la autoridad marítima.

Los oficiales y patrones de puerto señalan á los ingenieros todos los hechos que tengan atingencia con la conservación de las obras dependientes del puerto, la colocación de boyas y balizas, etc. Imparten órdenes á los capitanes y patrones de buque, á los pilotos y á los remolcadores ó haladores, siempre que se trate de las maniobras de los buques y del cumplimiento de las medidas de seguridad, orden y policía que sea necesario observar ó que estén prescriptas en los reglamentos. También están bajo su dependencia, los guardapuentes y escluseros en cuanto atañe á los puentes movibles y á las esclusas de navegación.

Los oficiales y patrones de puerto dependen á la vez de los departamentos de Obras Públicas, de la Marina y del Interior. Las relaciones con las diferentes autoridades han sido definidas en el capítulo V del decreto de 15 de julio de 1854, y en los artículos 12, 13 y 14 del decreto de 26 de febrero de 1876, en la siguiente forma:

Los oficiales y patrones de puerto están sometidos á la autoridad del Ministerio de Obras Públicas y colocados bajo las órdenes inmediatas de los ingenieros de Puentes y Calzadas del puerto, en lo referente á la policía de los quais, á la vigilancia de los faros y fanales, á las medidas á observar para la construcción, conservación y manejo de las obras é instalaciones dependientes del puerto, á los lugares de extracción ó de depósito de lastre para los buques. —Están sometidos á la autoridad del ministerio de la Marina y colocados bajo las órdenes inmediatas de los prefectos marítimos, jefes de servicio de la marina, comisarios de la inscripción marítima y directores del tráfico del puerto, para todo lo tocante á la conservación de los navíos del Estado, la libertad de sus maniobras, la llegada, partida ó estadía en los puertos de todos los objetos de provisión ó armamento destinados á la marina militar, y para todas las medidas referentes á la policía de la pesca ó á la navegación marítima.—Obedecen las órdenes de los alcaldes en los asuntos que interesan á la salubridad y á la vialidad secundaria.—

Para los casos no especificados antes, se hallan bajo la inmediata autoridad del subprefecto del distrito correspondiente.

El reglamento general de policía de los puertos, de 28 de febrero de 1867, vino á uniformar en lo posible el régimen de todos los puertos franceses. Ese reglamento-tipo se ha ido aplicando á los diversos puertos, con ligeras variantes introducidas por decretos prefectorales. Para no derogar, sin embargo, el principio de la uniformidad, salvo en casos muy justificados, los prefectos no pueden dictar esos decretos especiales sino á propuesta de los ingenieros y previo dictamen de la Cámara de Comercio y autorización del Ministerio de Obras Públicas.

La administración central ha prescripto también, por circular de 23 de abril de 1888, la aplicación á los diversos puertos,—mediante decretos prefectorales,—de un reglamento-tipo para la explotación de las vías férreas unido á dicha circular.

Decretos especiales determinan en cada puerto,—teniendo en cuenta las circunstancias locales: —1.° Las horas destinadas á la conducción de los vagones de la estación á los quais, así como las maniobras á ejecutar para repartir el material vacío y cargado á la llegada, ó para la formación de los trenes de partida;—2.° Las condiciones particulares del estacionamiento de los vagones sobre las vías de los quais.

Las decisiones proyectadas por los ingenieros del puerto, se comunican á la compañía explotadora para recibir sus observaciones; no se les da carácter ejecutorio hasta después de aprobadas por el Ministro de Obras Públicas.

De acuerdo con las disposiciones de la ley de 18 de junio de 1870 sobre transporte de mercancías peligrosas, un decreto, de 12 de agosto de 1874, ha determinado las substancias que se consideran capaces de ocasionar explosiones ó incendios. El decreto de 2 de septiembre de 1874, modificado en algunas de sus disposiciones por el de 25 de noviembre de 1895, ha venido luego á fijar las medidas de precaución obligatorias para prevenir los peligros de incendio á que puede dar lugar el transporte, carga y descarga de petróleo y otras mercancías inflamables.

En cada puerto se determinan por decretos prefectorales aprobados por el Ministerio de Obras Públicas, las medidas necesarias

para la ejecución del reglamento de 2 de septiembre de 1874 y las condiciones bajo las cuales pueden derogarse las disposiciones de ese reglamento, teniendo en vista buques cargados con cantidades pequeñas de mercancías peligrosas ó con mercancías que, en razón de circunstancias locales, exigen menos precauciones.

Sección III.—**Régimen administrativo del puerto de Marsella**

A.—Reglamentos marítimos

Un decreto prefectoral, del 16 de mayo de 1870, ha aplicado á los puertos del departamento de las Bocas-del-Ródano, y por consiguiente al puerto de Marsella, el Reglamento general de policía de los puertos marítimos de comercio, de 28 de febrero de 1867.

a) Reglamento general de policía de puertos

I.—Maniobras y Estacionamiento de los Buques

Artículo 1.º Todo buque, al entrar al puerto y al salir de él, debe enarbolar el pabellón de su nación.

Art. 2.º Los oficiales y patrones del puerto fijan el orden de entrada y de salida de los buques en el puerto y las dársenas. Los capitanes y patrones de buque obedecerán todos los mandatos de aquellos funcionarios, y tomarán por su cuenta, al efectuar cualesquiera maniobras, las precauciones necesarias para prevenir accidentes.

Art. 3.º Todo capitán de buque al entrar al puerto debe, dentro de un plazo de veinticuatro horas, entregar en la oficina de los oficiales del puerto una declaración escrita que indique: el nombre de su buque, el del capitán, el del armador ó consignatario, el tonelaje del buque, su calado, su género de navegación, la naturaleza de su cargamento, su proveniencia, su destino y el número de hombres de su tripulación. La misma declaración debe hacerse antes de la salida.

Estas declaraciones entregadas por los capitanes se inscribirán, en el orden de su presentación, sobre un registro especial, con un número de orden.

Art. 4.º Salvo los casos de absoluta necesidad, está prohibido echar ancla en las zonas destinadas al pasaje de los buques.

Art. 5.º . . . .

Art. 6.º Los oficiales del puerto determinan el sitio que cada buque

debe ocupar junto al quai, según su calado y la naturaleza de su cargamento, y de acuerdo con los usos del puerto. Al efecto, seguirán el orden de las inscripciones prescriptas en el artículo 3.º. Los oficiales del puerto son jueces de las circunstancias que puedan motivar una derogación á esta regla.

Art. 7.º Los buques sólo pueden ser amarrados á las bitas, postes ó cañones colocados sobre los quais con ese fin.

Art. 8.º El capitán de un buque no podrá negarse á recibir una guindaleza ó á largar sus amarras para facilitar los movimientos de otros buques.

Art. 9.º Todo buque amarrado en el puerto, debe tener un guardián á bordo. Si ocurre tener que efectuar una maniobra y no se encuentran en el buque hombres en número suficiente para ejecutarla, los oficiales del puerto completarán ese número con los peones que consideren necesarios. El salario de estos peones será pagado por el capitán, armador, consignatario ó propietario del buque, de conformidad con una planilla preparada por los oficiales del puerto y aprobada con carácter ejecutorio por el prefecto.

Art. 10. En caso de necesidad, todo capitán de buque ó guardián que lo represente está obligado á reforzar las amarras y á adoptar todas las precauciones que le prescriban los oficiales de puerto.

Art 11. . . . .

II.--Operaciones de Carga y Descarga

Artículo 12. En cada puerto, el tiempo acordado para la descarga y carga de los buques, según su tonelaje, se fijará por decreto del prefecto, previo dictamen de la Cámara de Comercio. Los plazos empiezan á correr desde el día siguiente al de la colocación del buque junto al quai.

Se agregan veinticuatro horas á dicho plazo, cuando el buque necesita tomar lastre para mantenerse en posición.

Los oficiales de puerto son jueces de las circunstancias excepcionales que pudieran motivar una prórroga.

Art. 13. El buque será relevado al expirar el plazo fijado para la descarga y la carga, ó aún antes si estas operaciones se terminan antes de la expiración del plazo.

Las mercancías descargadas deben transportarse á medida que van sufriendo la verificación aduanera, y, á más tardar, veinticuatro horas después de esta verificación. Si se las deja más tiempo sobre el quai, los oficiales del puerto pondrán constancia del hecho en un acta, y, después de haber dado aviso al capitán ó al consignatario del buque, harán transportar de oficio dichas mercancías al lugar de depósito designado para su objeto. No podrán, más tarde, ser retira-

das por parte de los interesados, sin previo pago del precio del transporte, del derecho de almacenaje y de todos los gastos accesorios.

III.—Lastraje y Deslastraje

Artículo 14. No se podrá embarcar ni desembarcar lastre sin dar aviso, con veinticuatro horas de anticipación, á los oficiales del puerto.

Art. 15. Los oficiales del puerto designan, de acuerdo con las indicaciones de los ingenieros de Puentes y Calzadas, los terrenos dependientes del puerto sobre los cuales puede depositarse lastre.

Todo capitán de buque que desee hacer llevar lastre á los lugares de depósito designados por la administración, ó tomarlo de esos mismos depósitos, debe presentar por escrito la correspondiente declaración á los oficiales del puerto.

Las declaraciones deben indicar de un modo preciso los nombres del navío, del capitán, del armador ó del consignatario, el sitio en que se halla el buque, y la cantidad, especie y calidad del lastre.

Estas declaraciones se inscribirán en la oficina de los oficiales del puerto, sobre un registro especial; las autorizaciones se irán acordando en el orden de los pedidos, salvo circunstancias excepcionales,—de las cuales serán únicos jueces los oficiales del puerto.

Art 16. Se prohibe á los capitanes cargar lastre á bordo, de cualquier proveniencia que sea, antes de que los oficiales del puerto hayan comprobado que dicho lastre no contiene ninguna materia insalubre. No se exceptúa de esta prohibición ni aún el lastre que provenga del mismo buque y que hubiera sido depositado provisoriamente sobre el quai.

La presente disposición no se aplica cuando el lastre es de hierro ó está constituído por las piedras conocidas con el nombre de *ironstones*.

Art. 17. Se prohibe trabajar en el lastraje ó deslastraje durante la noche, á menos de obtener para ello autorización especial de los oficiales del puerto.

IV.—Precauciones contra los Incendios

Artículo 18. Se prohibe encender fuego sobre los quais, en un espacio de diez metros á partir de la arista del coronamiento, y á una misma distancia de los depósitos de mercancías. Tampoco se permitirá en esos espacios tener luces encendidas, excepto en linternas ó faroles.

Art. 19. Sólo se permitirá tener fuego ó luz á bordo de los buques de vela ó de vapor en cuanto sea necesario á la tripulación y pasajeros, ó para la visita, reparación y servicio de las máquinas.

El uso del fuego y de la luz á bordo de los buques de vela, puede ser sometido á restricciones particulares, establecidas por decreto prefectoral sancionado por el Ministro.

No se permitirá el uso del fuego ni de la luz en los buques desarmados que no tienen más que un guardián á bordo.

La luz debe estar encerrada en forma de linterna ó farol.

Se proscribe el empleo de aceites esenciales, petróleo y otros análogos.

Los aparatos de calefacción deben ser de hierro, cobre ó fábrica. El piso que los soporta debe estar revestido de hojas metálicas y convenientemente aislado del hogar.

Estos aparatos estarán sometidos á la vigilancia de los oficiales del puerto, quienes tienen el derecho de prohibir el uso de los que estén mal establecidos ó no se hallen en buen estado, y aún de colocar, si es necesario, á bordo del buque y por cuenta del capitán, armador ó consignatario, un guardián que vigile el uso del fuego.

Se permitirá fumar á bordo, pero tan sólo sobre el puente, y nunca en otra parte del buque.

Art. 20. Ningún buque puede entrar en el puerto con cañones ú otras armas de fuego, cargadas.

Todo capitán de buque mercante de llegada al puerto, deberá, si su buque es portador de pólvoras de artificio, de municiones de guerra ó de materias fulminantes, dar aviso inmediato de ello á los oficiales del puerto. Dichas materias serán desembarcadas y transportadas al sitio designado para el efecto; el desembarco y transporte estarán á cargo del capitán, pero bajo la vigilancia de los oficiales del puerto.

Sin embargo, estos funcionarios podrán acordar dispensas en casos especiales.

Art. 21. El embarco y desembarco de materias explosivas ó fácilmente inflamables, se realizarán durante el día y con todas las precauciones que prescriban en cada caso las oficinas del puerto.

Art. 22. En caso de incendio sobre los quais del puerto ó en los barrios de la ciudad vecinos á él, todos los capitanes de buque reunirán sus tripulaciones y tomarán las medidas de precaución que los oficiales del puerto les prescriban.

En caso de incendio á bordo de un buque, el capitán ó guardián, debe sin ninguna demora, advertir el hecho á los oficiales del puerto.

A éstos corresponde entonces la dirección de las medidas de socorro. Pueden requerir la ayuda de todos los obreros del puerto y de los marineros de todos los buques, barcas y botes de pesca. Darán inmediato aviso á la autoridad municipal.

Art. 23. Cuando ocurra tener que fumigar á bordo de un buque caldear los pañoles para embrearlos, ó repasar á fuego la carena

se dará aviso á los oficiales del puerto para que fijen lugar y hora para la operación.

Los dos últimos trabajos sólo podrán ejecutarse bajo la dirección de un maestro calafate y la vigilancia de un oficial del puerto, y tomando todas las medidas de precaución que este oficial prescriba.

Art. 24. Se prohibe calentar brea ó alquitrán fuera de los puntos designados por los oficiales del puerto.

V.—Construcción, Reparación y Demolición de Buques

Artículo 25. Dentro del recinto del puerto y sus dependencias, sólo podrá construirse, repararse ó demolerse buques, embarcaciones ó canoas en los parajes designados por la administración y observando las medidas de precaución prescriptas por los oficiales del puerto, que fijarán también las horas y plazos, si así conviniere.

Art. 26. No se botará ningún buque al agua sin aviso dado á los oficiales del puerto con veinticuatro horas de anticipación, para que puedan asistir al acto y tomar, de acuerdo con la autoridad local, las medidas de precaución que se juzguen necesarias.

Art. 27. Si una embarcación cualquiera se va á pique en el puerto, su propietario ó su capitán está obligado á removerla ó á destruirla sin demora.

Los oficiales del puerto, en tales casos, adoptan las medidas necesarias para apresurar la ejecución de los trabajos ó los hacen ejecutar de oficio á cuenta de los propietarios.

VI.—Policía del Puerto y de los Quais

Artículo 28. Está prohibido arrojar tierra, escombros, basuras, líquidos insalubres y, en general, materias cualesquiera en las aguas del puerto y sus dependencias;

Depositar objetos sobre las zonas de los quais reservadas á la circulación;

Depositar en otros parajes de los quais mercancías ú objetos que no provengan de la descarga de los buques atracados á los quais ni estén destinados al embarco sobre los mismos buques, so pena de remoción de esos objetos á costa del contraventor y sin perjuicio de las demandas que podrán entablarse contra él por el hecho mismo de la contravención;

Extender redes sobre los quais, sin autorización;

Hacer transitar carretillas de mano, carros ó carruajes sobre las losas de coronamiento de los quais;

Labrar piedras ó ejecutar trabajos de carpintería sobre los quais, sin la autorización de los ingenieros del puerto;

Recoger moluscos sobre las obras del puerto.

Art. 29. No podrán instalarse tiendas ó pabellones sobre los quais sin autorización de los oficiales del puerto. El espacio comprendido entre dos tiendas ó pabellones deberá siempre quedar enteramente libre. Las personas que hayan sido autorizadas para establecer tiendas ó pabellones, están obligadas, después de la remoción de éstos, á reparar á su costo el pavimento, dejando todo en su primer estado.

Art. 30. Está prohibido,—salvo mediando autorización del oficial del puerto:—arrojar ninguna mercancía desde el bordo de un buque á tierra;

Embarcar ó desembarcar adoquines, bloques, piezas de metal ú otras mercancías que puedan degradar el coronamiento de los quais, sin haber antes cubierto con tablones el enlosado, para protegerlo;

Cargar, descargar ó trasbordar tejas, ladrillos, piedras de construcción, arena, guijarros, pedregullo, lastre, hulla ú otras materias menudas ó desmoronables, sin haber colocado previamente entre el buque y el quai, ó, en caso de trasbordo, entre los dos buques, una tela ó encerado en condiciones apropiadas y sólidamente sujeto.

Art. 31. Las mercancías infectas no pueden quedar depositadas sobre el quai; si el consignatario del buque no las removiera inmediatamente después de desembarcadas, lo harán de oficio y á costa de dicho consignatario los oficiales del puerto.

Art. 32. Los carruajes y vehículos de carga no podrán estacionarse en los quais por más tiempo del estrictamente necesario.

Art. 33. Cada tarde, terminado el trabajo, las escalas, escaleras, planchadas y otros objetos móviles que sirven para el embarco y desembarco, serán colocados de modo que no estorben el tránsito.

Art. 34. Al terminar el día de trabajo, el capitán de cada buque está obligado á hacer barrer el pavimento del quai hasta la línea de los postes de amarrazón, delante de su buque, y hasta la mitad del espacio que lo separa de los buques vecinos, sin estar sin embargo obligado á pasar de una distancia de quince metros á partir de las extremidades de su buque.

La misma operación deberá hacerse después de terminada la carga ó la descarga. El capitán hará barrer entonces, además del espacio indicado, el que ocuparon las mercancías de su buque.

Ningún buque podrá abandonar el sitio donde cargó ó descargó lastre antes de efectuado el barrido del quai.

Art. 35. Está prohibido á toda persona extraña á la tripulación de un buque, largar las amarras de éste sin haber recibido orden de los oficiales del puerto.

Art. 36. Los capitanes, contramaestres y patrones son responsables de las averías que sus buques ocasionaren en las obras del puerto, excepto en casos de fuerza mayor.

Las degradaciones ó desperfectos que se produjeren, serán reparados á costa de las personas que los hubieren ocasionado, sin perjuicio de las demandas consiguientes, por el hecho de la contravención.

VII.—Disposiciones generales

Artículo 37. Las contravenciones al presente reglamento, y cualesquiera otros delitos ó contravenciones relativas á la policía de los puertos marítimos de comercio y sus dependencias, se constatan por medio de actas levantadas por los oficiales y patrones de puerto, comisarios de policía y otros agentes facultados para ejercer esta función.

Art. 38. Cada acta será transmitida, según la naturaleza del delito ó contravención constatada, al funcionario encargado de requerir su represión, conforme al artículo 18 del decreto de 15 de julio de 1854, sobre organización de los oficiales y patrones de puerto. (1)

Art. 39. A falta del capitán, contramaestre ó patrón, los armadores y propietarios de los buques son civilmente responsables de las contravenciones constatadas contra aquéllos.

Art. 40. Siempre que, en cumplimiento del presente reglamento, se hayan efectuado de oficio gastos á cargo del capitán, armador ó propietario de un buque, ó cuando haya habido que levantar acta de contravención que pueda dar lugar á una multa á cargo de ese mismo capitán, armador ó propietario, el buque no podrá abandonar el puerto antes de que el capitán haya presentado caución suficiente por el pago de los gastos ó de la multa.

Art. 41. Todos los antiguos reglamentos de policía aplicables á los puertos del departamento y contrarios al presente, quedan derogados.

Art. 42. Los subprefectos, alcaldes, ingenieros de Puentes y Calzadas, oficiales de puerto y comandantes de gendarmería, velarán, en cuanto les concierne, por la ejecución de estas disposiciones.

---

(1) *Art. 18.* Los oficiales y patrones de puerto . . . . levantan las actas respectivas contra las personas que se hagan culpables de delitos ó contravenciones á los reglamentos por cuya ejecución deben dichos funcionarios velar.

Las actas en que se constaten contravenciones de simple policía, serán transmitidas al comisario de policía que desempeña las funciones del Ministerio público ante los tribunales de simple policía.

Las actas en que se constaten delitos pasibles de penas correccionales, se transmiten directamente al procurador imperial.

Las actas en que se constaten contravenciones asimiladas por el decreto de 10 de abril de 1812 á las contravenciones de vialidad principal, se transmiten al ingeniero de Puentes y Calzadas.

En caso de ser injuriados, amenazados ó maltratados en el ejercicio de sus funciones y cuando, de conformidad con el artículo 16 de la ley de 13 de agosto de 1791, han requerido la fuerza pública y ordenado el arresto provisorio de los culpables, los oficiales y patrones de puerto deben levantar inmediatamente un acta y transmitirla directamente al procurador imperial.

b)—DISPOSICIONES ESPECIALES DE POLICÍA DEL PUERTO DE MARSELLA (1)

Artículo 1.º Siempre que ejecuten una maniobra en el interior de las dársenas, los buques deberán enarbolar el pabellón de su nación.

Art. 2.º Los buques que hayan de efectuar operaciones de trasbordo, están obligados á abandonar el quai para ir á realizar esas operaciones en el interior de las dársenas. Podrán, sin embargo, excepcionalmente, ser autorizados por los oficiales del puerto á permanecer junto al quai, cuando las condiciones de éste permitan que los buques se coloquen temporariamente borda contra borda.

Art. 3.º Cuando los buques se hallen colocados perpendicularmente á los quais, los de la primera fila, es decir, los más próximos al quai, estarán sujetos con dos amarras y una ancla cada uno;

Los de segunda fila, con una ancla y dos amarras de cáñamo sobre el quai;

Los de las filas siguientes, con una ancla y dos amarras de cáñamo aseguradas á los buques de la fila precedente.

Los oficiales del puerto podrán siempre exigir que se eche al agua otra ancla.

Art. 4.º Sólo se permitirá encender fuego á bordo de buques de vapor ó de vela, de las seis de la mañana á las seis de la tarde desde el 1.º de noviembre hasta el 30 de abril, y de las cinco de la mañana á las ocho de la noche el resto del año

Las luces se apagarán, á más tardar, á las ocho de la noche en invierno, y á las nueve en verano.

Por excepción á las disposiciones que preceden, podrán encenderse las luces tres horas antes de la partida, á bordo de los vapores que hayan de salir durante la noche ó en las primeras horas de la mañana.

Los oficiales ó patrones del puerto efectuarán rondas frecuentes á bordo de los navíos que tengan fuego ó luces encendidas.

Antes de hacer uso de fuego ó luz, los capitanes deberán notificar por escrito su intención á los oficiales del puerto, y declarar que no hay en el cargamento de sus buques ninguna materia explosiva, pues el empleo de fuego ó luz está vedado á bordo de todo buque que contenga productos de esa naturaleza.

Cuando, por motivos que los oficiales de puerto exclusivamente deberán apreciar, los capitanes ó armadores soliciten permiso para tener fuego ó luz á bordo de sus buques, fuera de las horas determinadas más arriba, podrá concedérseles dicho permiso á condición de que los interesados costeen el gasto de la vigilancia.

(1) De 16 de mayo de 1870.

Art. 5.º Las mercancías que, por su naturaleza inflamable, pudieran entrañar un peligro para la seguridad pública, si quedaran sobre los quais durante la noche, deberán ser removidas ó embarcadas el mismo día en que se las haya depositado sobre los quais.

Cuando, por motivos de fuerza mayor, las mercancías de esta categoría hayan de permanecer durante la noche sobre los quais, deberán ser objeto de vigilancia especial, y los gastos de esta vigilancia correrán por cuenta de los propietarios.

Art. 6.º No se podrán extender redes en el interior de los antepuertos, sin haber antes obtenido el permiso de los oficiales del puerto.

Art. 7.º Las contravenciones á las disposiciones que preceden, serán constatadas y perseguidas de acuerdo con los artículos 37 y siguientes del reglamento general concerniente á la policía de los puertos marítimos de comercio, aplicables á los puertos del departamento. (1)

e)—DECRETO PREFECTORAL QUE FIJA LOS PLAZOS ACORDADOS PARA LA DESCARGA Y CARGA DE LOS BUQUES EN EL PUERTO DE MARSELLA (2)

Artículo 1.º El plazo acordado, en el puerto de Marsella, para la descarga y carga de los buques, según su tonelaje, modo de propulsión y posición respecto del quai, se fijará de acuerdo con el siguiente cuadro:

(1) Véase página 678.
(2) Del 16 de mayo de 1870.

INDICACIÓN DEL TONELAJE DE LOS BUQUES	BUQUES DE VAPOR — Número de días acordado para la descarga de bordo á quai.	carga de bordo á quai.	BUQUES DE VELA — Número de días acordados para la descarga de bordo á quai.	carga de bordo á quai.	descarga perpendicularmente al quai.	carga perpendicularmente al quai.
Hasta 100 tons.	2	3	4	6	7	7
De 100 á 150 »	3	4	6	10	10	10
» 151 » 300 »	5	6	8	12	14	14
» 301 » 500 »	7	8	10	14	16	16
» 501 » 750 »	9	10	12	16	18	18
» 751 » 1,000 »	11	12	14	18	20	20
» 1,001 » 1,250 »	13	14	16	20	22	22
» 1,251 » 1,500 »	15	16	18	22	24	24
» 1,501 tons. ó más	17	18	22	24	26	26

Art. 2.º Si un buque, atracado al quai para descargar ó para cargar, permanece más de tres días consecutivos sin verificar ninguna operación, los oficiales del puerto podrán obligarlo á abandonar el quai y á inscribirse con otro número de orden.

Art. 3.º Las contravenciones á lo dispuesto en el presente decreto, serán constatadas y perseguidas de acuerdo con los artículos 37 y siguientes del reglamento general concerniente á la policía de los puertos marítimos de comercio aplicable á los puertos del departamento. (1)

B.— EXPLOTACIÓN COMERCIAL (2)

La explotación comercial del puerto de Marsella ofrece conjuntamente: un ejemplo de explotación privada (el dock-entrepôt de la Joliette), y un ejemplo de explotación libre en la dársena de la Estación marítima y en la dársena Nacional.

(1) Véase página 678.

(2) PORTS MARITIMES DE LA FRANCE, tomo VII. Véase la Noticia bibliográfica.

a) DOCK-ENTREPÔT DE LA JOLIETTE

En la organización del dock-entrepôt se ha tomado por modelo la de los docks ingleses.

La construcción de este dock fué decidida en 1854; ella fué objeto de una concesión que se extiende también á la explotación.

El primitivo concesionario del dock-entrepôt, fué la ciudad misma de Marsella, la cual transmitió la concesión á la Compañía de los Docks y Entrepôts en virtud del contrato de 14 de octubre de 1856. Como precio de la concesión, la Compañía paga á la Ciudad una suma anual de 50,000 francos, durante los 30 primeros años, y de 100,000 francos durante el resto de la concesión, cuya duración es de 99 años.

La concesión fué modificada y extendida sucesivamente por los decretos de 22 de agosto de 1860, 6 de julio de 1875 y 16 de julio de 1884. Ya hemos indicado (pág. 657) el perímetro de la concesión; dentro de él, la Compañía concesionaria ha elevado todas las construcciones marítimas, así como los edificios destinados á galpones, almacenes, oficinas, viviendas; ha establecido todas las vías—carreteras y férreas—necesarias; ha instalado todas las máquinas, aparatos y utensilios del servicio de los docks.

La Compañía concesionaria se encarga en las condiciones del contrato y bajo el control de la Administración, de todas las operaciones de embarco y desembarco, almacenaje y transporte que se efectúan dentro del perímetro de su concesión. Las tarifas, anexadas al contrato, fijan los precios máximos unitarios de las operaciones de almacenaje (según las mercancías, que á ese efecto se dividen en ocho series) y de manipulación (que comprende: desembarco, embarco, reconocimiento y pesaje, colocación en almacén y salida del almacén). Los reglamentos prevén que ciertas operaciones de manipulación pueden efectuarse por los comerciantes mismos ó sus obreros, y en ese caso la Compañía sólo percibe por tales operaciones un derecho de peaje, fijado generalmente en el tercio del precio de tarifa aplicable á la operación.

Al expirar el plazo de la concesión, el dock-entrepôt, con todas sus instalaciones, material y dependencias, retrovierte al Estado.

El dock está dividido en dos entrepôts: El primero sirve de en-

trepôt de aduana; está afectado exclusivamente á las mercancías extranjeras que la legislación pone bajo el régimen del entrepôt real. El segundo, el entrepôt comercial, está afectado á las mercancías, de cualquier procedencia que sean, que han pagado los derechos de aduana ó que están exentas del pago de estos derechos. El entrepôt de aduana está aislado del entrepôt comercial por muros y rejas; debe tener capacidad y comodidades suficientes para recibir todas las mercancías que se presenten. Cada uno de los dos entrepôts funciona como almacén general en las condiciones determinadas por las leyes de 28 de mayo de 1858 y de 31 de agosto de 1870.

Las mercancías depositadas en el dock se consideran neutrales, sea cual fuere su origen, para todas las eventualidades que pudieren sobrevenir.

El establecimiento, con todas sus instalaciones y utilaje, ha costado á la compañía más de 27 millones y medio de francos, de los cuales, 8 millones y medio corresponden á la infraestructura y 19 millones á la superestructura y á las instalaciones de utilaje. Agregando los gastos que se refieren á la adquisición, arreglo é instalaciones del dominio privado de la Compañía y que suman 21:800,000 francos, se llega á un total de gastos de cerca de 50 millones de francos, sin contar los 8:850,000 francos gastados por la misma Compañía en su concesión de los diques de carena, concesión independiente de la del dock-entrepôt.

El dock ofrece mayores garantías á la administración de aduanas y hace más fáciles y rápidas sus operaciones, así como las relaciones entre esa administración y los comerciantes; para éstos presenta grandes ventajas y economía de tiempo y de dinero.

Antes de la creación del dock, la operación de desembarco de bordo á quai, costaba á razón de 5 francos 95 ó 6 francos la tonelada para los cereales, sin comprender ningún acarreo ni la colocación en almacén. La misma operación en el dock se tarifa á 3 francos 75 en las condiciones de la tarifa general y á 5 francos 25 en la tarifa especial para los buques de vapor, tarifa especial que comprende la estadía gratuita de las mercancías bajo los galpones durante un plazo que no exceda á cinco días.

Las tarifas de almacenaje en el dock, comparadas con los pre-

cios que se pagaban en 1856 en los almacenes de propiedad particular, ofrecen reducciones análogas. Los trigos, que pagaban por tonelada y por mes 0 fr. 50 á 0 fr. 60 en estos almacenes, sólo pagan en el dock 0 fr. 40; los cafés, que pagaban en esos mismos almacenes 2 francos la tonelada, no pagan en el dock más que 1 franco.

A pesar de las ventajas considerables que el dock de la Joliette procuraba al comercio, los comienzos de la empresa fueron difíciles, debido á las cargas financieras enormes que pesaban sobre ella. En 1869, seis años después de la apertura del dock á la explotación, la Compañía no alcanzaba á distribuir más que 10 francos de dividendo á las acciones de 500 francos; en los años 1870, 1871 y 1872, sólo distribuyó 20 francos. Pero el tráfico del puerto se desarrollaba entonces muy rápidamente, y, ya á fines de 1872 se reconocía la insuficiencia de sus quais, para el movimiento que tenía que utilizarlos. La dársena de la Joliette estaba atascada continuamente, como el Puerto-Viejo. Fuera de estas dos dársenas, sólo quedaba para el uso del público el quai exterior en las dársenas de Arenc y de la Estación marítima. A lo largo del quai de ribera de esta última dársena, la escasa profundidad del agua no permitía el atraque de los buques.

La Compañía concesionaria, dueña de la situación, percibía las tarifas máximas de 1856, negándose á conceder ninguna reducción; á pesar de las reclamaciones, al parecer muy legítimas, que se producían.

Para remediar á estos inconvenientes, el Estado, á pedido de la Cámara de Comercio, emprendió, en virtud de la ley de 5 de agosto de 1874 y utilizando los adelantos ofrecidos por la Cámara de Comercio, los trabajos complementarios de las dársenas de la Estación marítima y Nacional. Estos trabajos comprendían la construcción de más de 4 kilómetros de quais espaciosos utilizables para las operaciones de embarco y desembarco. Se empezaron los nuevos quais en 1875, y han ido entregándose al comercio, por trozos sucesivos, á medida que se terminaban, hasta el año 1881, en que se concluyó el último trozo.

b).—EXPLOTACIÓN LIBRE EN LA DÁRSENA DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA Y EN LA DÁRSENA NACIONAL

La Compañía del dock-entrepôt, viendo con alarma desaparecer el monopolio de hecho que había disfrutado por muchos años, tentó por todos los medios incorporar más ó menos directamente á su concesión los nuevos quais.

Después de haber querido demostrar que la Compañía de los ferrocarriles París-Lyon-Mediterráneo, con la cual estaba íntimamente ligada, era la única en condiciones de establecer y explotar las vías férreas necesarias para el servicio de los nuevos quais, y que sólo ella misma era capaz de instalar el utilaje de éstos y de explotarlos convenientemente, la Compañía de los docks pretendió sostener que su concesión excluía todo establecimiento más ó menos análogo al suyo. Llegó hasta afirmar que nadie, excepto ella, tenía derecho de establecer vías férreas, galpones, aparatos de embarco y desembarco, etc., sobre los nuevos quais; como si fuera posible que el Estado, al conceder la construcción y explotación de un dock estrictamente limitado á un perímetro invariable, hubiera suprimido la facultad de usar fuera del dock y por todo el largo plazo de la concesión, los útiles, aparatos é instalaciones que en todas partes se emplean para la explotación de los quais. Esta actitud de la Compañía no podía menos que atraerle la hostilidad general, que se pronunció enérgicamente contra toda concesión que tuviera por resultado restringir la libertad del uso público de las nuevas instalaciones marítimas. Se manifestó de la manera más categórica la aspiración de que el Estado conservara la libre disposición de las dársenas y de los quais, y, ya que por regla general en Francia el Estado no toma sobre sí la instalación del utilaje, se pensó que debía dejarse ésta á cargo del comercio mismo. La Cámara de Comercio, su representante más genuino, ha instalado, en efecto, los galpones y los aparatos más indispensables, tomando bajo su dirección la administración de esas instalaciones.

La Cámara de Comercio había sido testigo de las dificultades suscitadas al Estado cuando éste quiso modificar la afectación de ciertos quais, sobre los cuales había autorizado temporariamente

á la Compañía de ferrocarriles París-Lyon-Mediterráneo y á la Compañía del dock-entrepôt para colocar vías férreas; sabía que el comercio había tenido que sufrir las consecuencias de esas dificultades. No dudaba de que ellas se renovarían frecuentemente mientras el Estado, —que es el que decide de la afectación de los quais,—no fuera absolutamente dueño de organizar á su gusto las vías férreas del puerto, y de completarlas ó modificarlas según las circunstancias. Pidió, pues, que las vías férreas destinadas al servicio de los mismos quais fueran colocadas por el Estado y continuaran siendo de su propiedad, y, para demostrar el empeño que ponía en que esta condición fuese exactamente cumplida, donó al Estado las sumas necesarias; con ese fin levantó un empréstito cuyos intereses y amortización debían pagarse con el producto de un derecho de peaje aplicado á las mercancias que utilizan las vías férreas de los quais. «El trabajo libre sobre los quais libres», tal es el lema de la nueva explotación.

Las superficies de agua y los quais son de uso libre del público, bajo la única condición de observar los reglamentos de policía del puerto. La Cámara de Comercio ha sido autorizada para establecer sobre los quais de las dársenas de la Estación marítima y Nacional, el utilaje necesario: galpones para el abrigo de las mercancías y de los obreros durante las operaciones de reconocimiento y entrega, al desembarco como al embarco; aparatos mecánicos movidos por agua á presión, para la carga y descarga de los buques.

Estas concesiones se acordaron á la Cámara de Comercio mediante el pago de una anualidad nominal de un franco por cada galpón y de un franco por la instalación hidráulica. Al expirar estas concesiones (en 1963), los galpones y utilaje pasarán á ser propiedad del Estado.

Las vías férreas de los quais han sido construídas por el Estado. La Compañía de ferrocarriles P. L.-M. las explota.

La Cámara de Comercio, de acuerdo con las concesiones que ha obtenido del Estado, se limita á administrar el utilaje. Ella no interviene en las operaciones de embarco y desembarco ni en las que se efectúan dentro de los galpones, aun cuando se empleen

para esas operaciones los aparatos instalados por ella y que ella hace funcionar. Alquila esos aparatos al público, listos para trabajar y con el personal necesario para su manejo.

Los galpones están afectados sólo al abrigo de las mercancías inmediatamente antes de su embarco ó inmediatamente después de su desembarco.

Los quais cubiertos por galpones están sometidos al mismo régimen que los quais descubiertos: el régimen legal de la vialidad principal. Los oficiales y patrones de puerto ejercen la policía en ellos, sin ninguna delegación al concesionario.

Las mercancías descargadas bajo los galpones, pagan un derecho por tonelada Pero el pago de ese derecho no autoriza el estacionamiento de las mercancías en los galpones ó de los buques delante de los quais donde se hallan los galpones, más allá de los plazos fijados, ya por los reglamentos generales de policía del puerto, ya por los reglamentos particulares que se refieren especialmente al uso de los galpones. En caso de inobservancia de esos plazos, los oficiales de puerto pueden tomar las medidas previstas por los reglamentos generales de policía del puerto, y, en particular, remover de oficio las mercancías. La Cámara concesionaria no tiene el derecho de efectuar esta remoción de oficio.

El público puede circular libremente en los galpones durante el día, sin que la Cámara de Comercio pueda oponerse á ello. Sólo durante la noche pueden cerrarse los galpones, por razón de seguridad.

La Cámara de Comercio tiene la obligación de iluminar los galpones durante la noche. Pero la guarda y conservación de las mercancías, no le incumben, ni pesa sobre ella responsabilidad alguna por averías ó pérdidas que no sean imputables á ella ó á sus agentes.

El cometido de la Cámara de Comercio se reduce, pues, á construir los galpones, á conservarlos, á iluminarlos durante la noche, á impedir que alguien cause desperfectos en ellos, y á cobrar un derecho sobre las mercancías que los utilizan.

Es igualmente sencillo este cometido con relación al utilaje hidráulico.

Como concesionaria del utilaje hidráulico, la Cámara de Co-

mercio es oída por el Prefecto, cada vez que se trata de reglamentar,—en salvaguardia de la seguridad pública, del buen orden en la explotación del puerto y del buen empleo de las obras del Estado,—el estacionamiento, los movimientos y el manejo de los aparatos. Pero no tiene derecho á intervenir en ninguna cuestión relacionada con la colocación de los buques junto á los quais donde tiene instalado su utilaje, con la policía de vialidad y de circulación, con la de uso de los quais, etc.

La concesión acordada no es obstáculo para que los comerciantes é industriales empleen los aparatos, máquinas y útiles de su propiedad autorizados por los reglamentos del puerto.

La corporación concesionaria tiene la obligación de remover sus máquinas, estén alquiladas ó no, cada vez que los oficiales de puerto lo requieran para facilidad de la explotación del mismo, ó á indicación de los ingenieros, para ejecutar reparaciones en las obras del Estado.

Alquila sus aparatos á todo el que los pida, mediante el pago de un precio fijado por hora ó por día, y provee á la vez la fuerza motriz y los mecánicos necesarios para el funcionamiento. Así, cuando se trata de grúas hidráulicas, lleva la grúa al paraje que se le indica, la pone en situación de trabajar y provee el conductor, que maneja el aparato según las indicaciones del interesado. Pero no suministra cadenas ni aparatos de eslingaje, ni interviene para nada en las operaciones.

Respecto de las vías férreas, el cometido de la Cámara de Comercio es mucho más sencillo todavía: se reduce al de un banquero que facilita al Estado el dinero para saldar los gastos de construcción y cobra los recursos necesarios bajo la forma de un derecho de peaje aplicado á todas las mercancías que utilizan las vías férreas mismas.

Fuera de los galpones, utilaje de carga y descarga, y vías férreas, la Cámara de Comercio ha sido autorizada para tomar á su cargo ciertos servicios accesorios concernientes á la explotación de los quais.

Ha instalado el servicio de alumbrado sobre los quais provistos de galpones, y el de suministro de agua para los buques.

El personal destinado por la Cámara de Comercio al servicio del utilaje de que es concesionaria, comprende:

Un director, con dos empleados de oficina;

Un guardián jefe para cada dos galpones, con un guardián de día y un guardián de noche;

Un jefe del servicio técnico;

Un subjefe;

Mecánicos y foguistas para las máquinas de la usina central de agua á presión;

Conductores de grúas.

La creación del dock-entrepôt había tenido por resultado facilitar las operaciones portuarias, hacerlas más rápidas y baratas. La organización de la explotación libre en las nuevas instalaciones ha contribuído á desarrollar esas ventajas en grandes proporciones. Para sostener la lucha con sus concurrentes, la Compañía del dock-entrepôt ha tenido que ampliar y perfeccionar sus instalaciones y utilaje, y modificar sus procedimientos de trabajo. Ha construído nuevos galpones y almacenes, colocado grúas hidráulicas móviles sobre los quais, adoptado elevadores y correas sin fin para el desembarco y transporte de los cereales.

Antes de la introducción de esas mejoras, los embarcos y desembarcos se realizaban con extremada lentitud. Un reglamento [1] fija en Marsella el máximun de tiempo acordado á los buques para las operaciones de embarco y desembarco, con el fin de evitar la aglomeración de buques y la pérdida de tiempo. Ese reglamento concede quince días de plazo para la descarga de un buque de vapor de 1,500 toneladas de registro y que puede, por consiguiente, llevar un cargamento de unas 3,000 toneladas; la operación se hace actualmente en menos de tres días.

---

(1) Véase págs. 680 y 681.

SECCIÓN IV.—**Tarifas**

Los navíos que utilizan un puerto pagan dos clases de impuestos ó derechos: en primer lugar, los *derechos de navegación* obligatorios; en segundo lugar los *derechos de utilización*. Estos últimos sólo se pagan como remuneración de servicios, y no son por consiguiente obligatorios sino para el que ha solicitado y obtenido dichos servicios.

A.—DERECHOS DE NAVEGACIÓN

Los derechos de navegación obligatorios, son, en Francia: los derechos de pilotaje, los derechos sanitarios, los derechos de salvataje, los derechos de salida del puerto, de pasaporte, de permiso de embarco y desembarco, de certificado y de corretaje.

DERECHOS DE PILOTAJE.

En Francia, teniendo en cuenta que los puertos son generalmente de difícil acceso, se creyó oportuno, por motivos de interés público, declarar obligatorio el pilotaje, y el provento de ese servicio se considera por el Estado,—que paga con su presupuesto á los pilotos,—como una de las entradas ordinarias del Erario.

Según el decreto de 12 de diciembre de 1906, « todo buque de « vela de más de 80 toneladas, ó de vapor de más de 100 tone- « ladas, así como toda embarcación de menor tonelaje que no « efectúe habitualmente la navegación de puerto á puerto, está « obligado á llamar un piloto y á tomarlo, *ó á pagar el pilotaje « como si se hubiera utilizado este servicio* ».

El servicio de pilotaje depende del Departamento de la Marina, que fija los derechos correspondientes.

Estos derechos varían mucho según los puertos y según la distancia en que se ejerce el pilotaje; generalmente se basan en el tonelaje de registro de los buques; en algunos puertos, sin embargo, se ha tomado por base el calado de las embarcaciones.

Este segundo sistema es más equitativo, sobre todo para los grandes buques cuyo número crece tan rápidamente.

Los gastos de pilotaje constituyen un pesado gravamen para la navegación. A fin de remediar este inconveniente, en Marsella, el decreto especial de 30 de noviembre de 1889, autoriza para el ejercicio del pilotaje á los capitanes de buque «que hayan recibido, previo examen, la patente de pilotos».

El derecho de pilotaje para el puerto de Marsella es uniforme, á la salida; pero variable, á la entrada, según el paraje en que el piloto sube á bordo del buque.

Al efecto, se consideran dos líneas de operaciones: la primera parte de Riou, pasa por Planier y termina en Carri; la segunda arranca de la Pointe-Rouge de Montredon, pasa por el cabo Caveaux, sobre la isla de Pomègues, y termina en Cap Méjean.

Los derechos de tonelaje actualmente en vigencia son los siguientes para los buques de vela:

		De día	De noche
Entrada:	Fuera de la 1.ª línea.	0 fr. 22 por ton.	0 fr. 24 por ton.
	Entre la 1.ª y la 2.ª línea.	0 fr. 165 » »	0 fr. 18 » »
	Dentro de la 2.ª línea	0 fr. 055 » »	0 fr. 06 » »
Salida:	Uniformemente		0 fr. 15 » »

Para los buques de vapor: la mitad de los derechos precedentes.

DERECHOS SANITARIOS.

Los derechos sanitarios vigentes se aplican de acuerdo con el reglamento del servicio sanitario marítimo de 4 de enero de 1896 (artículos 94 y siguientes), y comprenden: el derecho de reconocimiento á la llegada de los buques, el derecho de estación para los buques, el derecho de permanencia en las estaciones sanitarias y lazaretos para las personas, y el derecho de desinfección para las mercancías.

El derecho de reconocimiento se percibe á la llegada al primer puerto francés. Las embarcaciones que efectúan la navegación de cabotaje entre puertos franceses en el mismo mar, incluída la navegación entre la Argelia y los puertos franceses del Mediterráneo, están exentas de ese derecho.

El derecho de reconocimiento es proporcional al tonelaje; su importe varía con las condiciones de la navegación.

Navegación de cabotaje francés, comprendida la Argelia, de un mar á otro: por tonelada.	0 fr. 05
Navegación de cabotaje internacional: por tonelada . . .	0 » 10
Navegación de alta mar: por tonelada	0 » 15
Buques de servicio regular entre un puerto europeo y un puerto francés de la Mancha ó del Atlántico	0 » 05
Buques de procedencia extranjera que llegan á un puerto francés del Mediterráneo, siempre que la duración ordinaria total del viaje no pase de doce horas: por tonelada.	0 » 05

Los buques pertenecientes á las dos últimas categorías pueden contratar abonos de seis meses ó un año. El abono se cobra á razón de 0 fr. 50 por tonelada y por año, cualquiera que sea el número de viajes.

Los buques de vapor que hacen escala en las costas de Francia para tomar ó dejar pasajeros, pagan:

Si vienen de un puerto europeo:

Por pasajero embarcado ó desembarcado	0 fr. 50
Por tonelada de mercancías desembarcadas, hasta el total de 3 toneladas	0 » 10

Si vienen de un puerto situado fuera de Europa:

Por pasajero embarcado ó desembarcado	1 fr. 00
Por tonelada de mercancías desembarcadas, hasta el total de 3 toneladas	0 » 15

El derecho de estacionamiento se aplica á los buques sometidos á aislamiento:

Por día y por tonelada . . . . 0 fr. 03

Los derechos de permanencia en las estaciones sanitarias y lazaretos son:

Por día y por persona	1.ª clase	2 fr. 00
	2.ª »	1 » 00
	3.ª »	0 » 50

Los derechos de desinfección, son los siguientes:

1.º Desinfección de ropas sucias, de objetos de uso personal, de equipajes, etc., que se consideren contaminados:

Por pasajero desembarcado	1.ª clase	1 fr. 00
	2.ª »	0 » 50
	3.ª »	0 » 25
Por cada tripulante (incluída la oficialidad)		0 » 25

2.º Desinfección de mercancías:

Desinfección practicada á bordo de los buques: por tonelada de registro . . . . 0 fr. 05

Mercancías desembarcadas para su desinfección:

Mercancías embaladas: por 100 kilos	0 fr. 50
Cueros: por cada 100 piezas	1 » 00
Pieles chicas no embaladas: por cada 100 piezas	0 » 50

3.º Desinfección de trapos:

Por 100 kilos . . . . 0 fr. 50

4.º Desinfección del buque ó de la parte contaminada del buque:

El buque entero: por tonelada de registro . . . . . 0 fr. 02

Si la desinfección se practica sólo sobre la parte contaminada del buque, el derecho se reduce á la mitad.

Los derechos de desinfección determinados en los párrafos 1.º, 2.º y 4.º, pueden reducirse á la mitad cuando el buque de que se trate tenga á bordo un médico de sanidad, nombrado ó aceptado por el gobierno del país á que pertenece el buque, y lleve una estufa de desinfección cuya seguridad y eficacia hayan sido comprobadas, y siempre que se demuestre que todas las medidas de saneamiento y desinfección han sido regularmente aplicadas en el curso de la travesía, de acuerdo con lo prescripto en el mismo reglamento citado al principio (artículos 35 á 41)

El pago de todos los derechos sanitarios corresponde á los armadores. Los gastos provenientes de las diversas manipulaciones

y transportes y de los desinfectantes químicos, también se cargan á los armadores.

Un agente especial del servicio de Salubridad percibe estos derechos y los entrega al receptor principal de la Aduana.

Derechos de salvataje.

En algunos puertos franceses, las Cámaras de Comercio cobran un derecho especial destinado á asegurar el servicio de salvataje. Pero en la mayoría de los puertos no existe ese derecho. La Sociedad Central de Salvataje, que posee numerosos establecimientos en las costas de Francia, es la encargada de ese servicio humanitario.

Derechos de quai.

El derecho de quai fué establecido á título de impuesto por la ley de 30 de enero de 1872. Se basaba únicamente sobre el tonelaje legal de los buques. Un barco que sólo efectuara una operación comercial de poca importancia pagaba el mismo derecho que si hubiese desembarcado su cargamento entero. Semejante procedimiento constituía una traba para el desarrollo de la navegación de escala; las leyes de 23 de diciembre de 1897 y de 23 de marzo de 1898, lo han modificado convenientemente.

Estas leyes han fijado los derechos de quai en la forma que se indica á continuación:

Los buques de cualquier pabellón, cargados en totalidad ó en parte, provenientes del extranjero ó de las colonias francesas (Argelia no se incluye entre éstas), pagan el derecho de quai según la tarifa siguiente:

1 fr. por tonelada de registro neto, si el número total de las toneladas métricas (1,000 kg.) de mercancías desembarcadas ó embarcadas es superior á la mitad del tonelaje de registro neto del buque;

0 fr. 50 por tonelada de registro neto, si el número total de toneladas métricas de mercancías desembarcadas ó embarcadas es igual ó inferior á la mitad del tonelaje de registro neto del buque y superior al cuarto de este tonelaje;

0 fr. 25 por tonelada de registro neto, si el número total de toneladas métricas de mercancías desembarcadas ó embarcadas es igual ó inferior al cuarto y superior al décimo del tonelaje de registro neto;

0 fr. 10 por tonelada de registro neto, si el número total de toneladas de mercancías desembarcadas ó embarcadas es igual ó inferior al décimo del tonelaje de registro neto.

Estos derechos se reducen á la mitad para los buques que desembarcan mercancías, cuando estos buques provienen de un puerto situado en los límites del cabotaje internacional, tal como lo define el artículo 1.º de la ley de 30 de enero de 1893. [1] Lo mismo ocurre con los buques que embarcan mercancías, cuando el puerto de destino de esos buques está situado en los mismos límites.

Los buques que verifican en el mismo puerto operaciones de desembarco y embarco, pagan separadamente por las dos operaciones los derechos indicados más arriba.

En caso de escalas sucesivas, los derechos de quai se perciben en cada puerto como acabamos de indicar; pero los derechos totales percibidos sobre un buque para el mismo viaje no pueden nunca exceder á 1 fr. por tonelada de registro neto si viene de alta mar, ó á 0 fr. 50 si viene de un puerto situado en los límites del cabotaje internacional.

En el cálculo del tonelaje de las operaciones, cada pasajero con sus equipajes, embarcado ó desembarcado, se considera equivalente á una tonelada de mercancías; el ganado mayor, los caballos y mulas, se cuentan á razón de una tonelada por cabeza;

---

(1) *Art. 1.º* La navegación mercante se divide en navegación de alta mar, de cabotaje internacional y de cabotaje francés.

Se consideran viajes de alta mar los que se efectúan más allá de los límites determinados á continuación:

Al Sud, el grado 30 de latitud norte;

Al Norte, el grado 72 de latitud norte;

Al Oeste, el grado 15 de longitud del meridiano de París;

Al Este, el grado 44 de longitud del meridiano de París.

Se consideran viajes de cabotaje internacional los que se realizan dentro de los límites asignados á los viajes de alta mar, cuando se efectúen entre los puertos franceses (sin excluir los de Argelia) y los puertos extranjeros, así como entre los puertos extranjeros.

. . . .

cada cabeza de ganado menor se considera equivalente á 1/4 de tonelada.

El total de los derechos de quai aplicados á los paquebotes destinados al transporte de pasajeros, no puede, en un mismo viaje, aun con varias escalas, exceder á 1 fr. por pasajero, 2 fr. por cabeza de ganado mayor, 3 fr. por vehículos de dos ruedas, 4 fr. por vehículos de cuatro ruedas, y 1 fr. por tonelada de las mercancías que se hallen á bordo á la entrada del buque en aguas francesas, con tal, sin embargo, que el peso total de las mercancías expresado en toneladas métricas no exceda al 1/20 del tonelaje de registro neto del buque. Este maximum del total de los derechos de quai, se reduce á la mitad, bajo las mismas condiciones y reservas, para los paquebotes afectados exclusivamente al cabotaje internacional.

En los puertos de Argelia, los derechos de quai sólo se aplican á los pasajeros, mercancías y animales desembarcados.

Los buques que efectúan transportes entre dos puertos franceses, los que entran en lastre ó de arribada forzosa, los navíos de guerra, los yachts de placer y las embarcaciones encargadas de la colocación de cables submarinos están exentos del pago de los derechos de quai.

DERECHOS DE PEAJE.

Se concede á veces á las Cámaras de Comercio ó á las Ciudades la facultad de cobrar derechos de peaje, para reembolsarse del capital é intereses de las subvenciones con que han contribuído á la mejora de los puertos. La ley de 30 de enero de 1893 (art. 11) fija el maximum de estos derechos en:

1 fr. por tonelada de registro neto legal;

0 fr. 50 por tonelada de fletamento ó por tonelada métrica de mercancías, y

1 fr. por cada pasajero.

En Marsella, el decreto de 5 de marzo de 1894 ha establecido un derecho de 0 fr. 06 por tonelada de registro neto sobre todos los buques cargados ó que vengan á tomar carga en el puerto de Marsella, concediendo el percibo de ese derecho á la Cámara de

Comercio con la condición de aplicar su producto exclusivamente al pago de las anualidades de los empréstitos, contraídos por la misma corporación con el fin de establecer los galpones, el utilaje hidráulico y las vías férreas de los quais, concurrentemente con los recursos que provienen de la explotación de estos servicios.

De esos derechos están exonerados:

Los buques pertenecientes al Estado ó empleados en su servicio;

Los buques destinados al pilotaje, al remolque, á la pesca y al cabotaje entre puertos franceses (con exclusión de Argelia), y los buques que entran al puerto en estadía sin efectuar ninguna operación comercial;

Los buques que en el curso del mismo año hayan pagado ya tres veces dicho derecho.

Derechos de salida, de pasaporte, de permiso y de certificado.

Ningún buque francés puede abandonar un puerto sin patente de salida; la entrega de este documento da lugar á la percepción de un derecho que varía de 1 fr. 20 á 7 fr. 20 según el tonelaje del buque mismo.

Todo buque extranjero, al dejar un puerto francés, debe proveerse de un pasaporte, cuyo costo es de 1 fr. 20.

Los derechos de permiso y de certificado son de 0 fr. 60. El primero debe pagarse (salvo algunas excepciones) para cada embarco ó desembarco de mercancías con destino ó procedencia extranjera; el segundo derecho se aplica á todos los certificados relativos al embarco ó desembarco, á la partida ó llegada de un cargamento total ó parcial, y expedidos en virtud de una sentencia judicial.

Derechos de corretaje.

Los corredores-intérpretes y conductores de buques tienen dos clases de atribuciones: 1.° las que son de su dominio exclusivo y consistentes en el derecho de constatar la cotización legal de los fletes; 2.° las que les están reservadas por privilegio en las localidades donde hay corredores establecidos, pero que entran en el

dominio de la libertad comercial donde quiera que no haya corredores establecidos.

Estas últimas atribuciones comprenden: 1.° la conducción de los buques tal como el Código de Comercio y la ordenanza del 14 de noviembre de 1835 la definen, es decir, la asistencia prestada á los interesados extranjeros (patrones de buque, comerciantes, tripulantes y demás gente de mar) en sus diligencias con las diversas administraciones: aduana, tribunal de comercio, etc...; 2.° la traducción,—en caso de desacuerdo llevado ante los tribunales,—de las declaraciones, contratos de fletamento, conocimientos y otros documentos comerciales que haya que traducir; 3.° el corretaje de los fletamentos; 4.° la venta pública, voluntaria, de los buques y sus aparejos.

Los corredores se encargan también de las ventas públicas ordenadas por la autoridad judicial, pero el juez ó tribunal competente puede cometer esa operación á otros oficiales públicos.

Finalmente, los corredores están autorizados para concertar las ventas amigables por instrumento público, pero sin gozar á este respecto de ningún privilegio.

Los corredores, en su carácter de traductores públicos, sólo pueden interpretar las lenguas que indican sus títulos ó nombramientos.

Los derechos de corretaje varían mucho según los puertos.

En el de Marsella, el número de corredores marítimos es muy considerable (más de cincuenta); la concurrencia es, pues, muy viva, y los derechos, por consiguiente, bastante moderados. Los precios usuales son muy inferiores á los de la tarifa oficial de junio de 1842, que ha caído completamente en desuso desde hace mucho tiempo.

El corretaje de fletamento se fija, para los veleros, en el 2 % generalmente; para los grandes buques á vapor, el porcentaje es siempre más reducido.

Por más que la tarifa oficial estipula, para los derechos de conducción (véase más arriba) 0 fr. 30 por tonelada de registro, á la llegada, y 0 fr. 15, á la salida, estos precios nunca se aplican, y los corredores perciben solamente una suma fija de 25 á 80 fr. por buque (para la entrada y salida reunidas); la determinan ellos mismos, según la capacidad del buque y la frecuencia de sus viaj

Los gastos de corretaje para la venta de los buques varía de 2 % á 2 1/2 %. Pero esta comisión se reduce frecuentemente hasta á la cuarta parte del último porcentaje indicado, cuando se trata de vapores cuyo valor exceda á unos 300,000 francos.

El corretaje de fletamento va por cuenta del buque. El de venta se divide por mitad entre el comprador y el vendedor, á no mediar estipulaciones expresas.

OTROS DERECHOS Y GASTOS.

Además de los derechos que acabamos de enumerar, los buques están sujetos á otras muchas erogaciones accesorias, poco elevadas si se las considera aisladamente, pero que forman en total sumas de importancia muy apreciable.

Para dar una idea de esas erogaciones copiamos á continuación la cuenta real de los gastos de puerto de un buque á vapor (de pabellón británico, de 1,100 toneladas de registro, procedente del Mar Negro, con 2,300 toneladas de cereales á la entrada y sin cargamento á la salida):

Pilotaje á la entrada y á la salida (1.ª línea)	220 fr. 00
Derechos sanitarios	110 » 00
Examen de las escotillas	30 » 00
Bote para el amarre, á la llegada	20 » 00
Bote para cambiar de fondeadero	20 » 00
Bote para la Dirección de Sanidad	5 » 00
Intérprete de Sanidad	5 » 00
Derechos de tonelaje (á 0 fr. 50 por ton. de registro)	550 » 00
Redacción, anotación é interpretación de la protesta ante el Tribunal de Comercio	38 » 60
Derechos consulares	16 » 50
Derechos municipales de consumo sobre las provisiones	35 » 40
Bote-salvavidas	2 » 00
Fuego y luz á bordo (4 días á 3 fr. por día)	12 » 00
Corretaje á la entrada y á la salida	250 » 00
Manifiestos, papel sellado, pasaporte, etc.	68 » 00
Gastos de desembarco (2,300 toneladas, á 0 fr. 50)	1,150 » 00
Control del pesaje	40 » 00
Bote y carruaje al servicio del buque	10 » 00
Total	2,582 fr. 50

B.—TARIFAS DE UTILIZACIÓN

Las principales tarifas de utilización son las relativas al remolque, á los galpones, á la maquinaria de embarco, desembarco y transporte, á los diques de carena y al lastraje y deslastraje.

TARIFAS DE REMOLQUE.

El remolque es una industria libre; el importe de cada operación de remolque se fija, pues, convencionalmente ó según las tarifas establecidas por el uso.

En algunos puntos, las Cámaras de Comercio han tenido que suplir á la iniciativa privada, estableciendo por su cuenta el servicio de remolque; en tales casos las tarifas son homologadas por la autoridad superior.

En el puerto de Marsella, la Sociedad General de Remolcadores aplica las siguientes tarifas:

1.ª categoría, remolcador de 160 caballos:

1.ª hora	40 fr.
2.ª »	35 »
3.ª » y cada una de las subsiguientes.	30 »

2.ª categoría, remolcador de 90 á 110 caballos:

1.ª hora	30 fr.
2.ª »	25 »
3.ª » y cada una de las subsiguientes.	20 »

3.ª categoría, remolcador de 45 á 80 caballos:

1.ª hora	20 fr.
2.ª »	15 »
3.ª » y cada una de las subsiguientes.	10 »

4.ª categoría, remolcador de 35 caballos ó menos:

1.ª hora	. . . .	15 fr.
2.ª »	. . . .	10 »
3.ª »	y cada una de las subsiguientes.	5 »

TARIFAS DE GALPONES.

El uso de los galpones da lugar á la percepción de derechos cuya base es extremadamente variable; ningún sistema, en efecto, permite salvaguardar igualmente todos los intereses conciliándolos con las exigencias de la práctica, excepto quizá cuando se trata de locaciones por año. En ese caso el derecho es proporcional á la superficie concedida; en esa forma es que se alquilan los galpones á las líneas regulares de navegación; en Marsella, el precio es de 10 fr. por año y por metro cuadrado.

Cuando los galpones no se ocupan más que durante una operación única, hay que recurrir á diversos sistemas de impuesto que presentan, cada uno, sus ventajas é inconvenientes. La cuota puede basarse en la cantidad de marcancías puestas al abrigo del galpón, ó en la superficie ocupada por las mismas. El primer sistema se ha adoptado en Marsella donde la tonelada métrica de mercancías depositadas en el galpón sirve de base al impuesto.

Cuando la tarifación se calcula según la cantidad de mercancías depositadas, la suma percibida es indudablemente proporcional al servicio efectuado; el buque puede abandonar el quai después de terminada la descarga, sin dejar por liquidar una cuenta de galpón, y cada comerciante sabe anticipadamente lo que tendrá que pagar por la utilización de los galpones. La tarifación basada en la superficie es igualmente racional, pero el comerciante no puede prever exactamente el desembolso que le ocasionará el pasaje de sus mercancías por el galpón, desde que ese desembolso dependerá de la manera de practicar el estibaje.

Ambos sistemas presentan el inconveniente de exigir el empleo de un personal relativamente numeroso encargado de medir el peso de las mercancías ó la superficie por ellas ocupada.

Para evitar estas dificultades, en algunos puertos el derecho se

basa sobre el tonelaje de registro neto del buque y sobre la duración de su permanencia junto al quai. El armador puede luego reclamar del consignatario de las mercancías, una fracción del derecho así percibido. Es un sistema sencillo y equitativo porque hace contribuir al pago del derecho al armador, que también tiene un interés serio en la utilización de los galpones en cuanto ellos suprimen toda demora por mal tiempo en la descarga de las mercancías; pero tiene el inconveniente de pesar demasiado sobre los buques de escala que realizan operaciones parciales de poca importancia.

Cualquiera que sea el procedimiento adoptado, la tarifa debe combinarse de modo que los interesados dejen durante el menor tiempo posible las mercancías bajo los galpones; conviene, efectivamente, que los galpones no se transformen en almacenes temporarios. Con ese fin, las tarifas tienen generalmente una base creciente con la duración del depósito.

Los derechos percibidos en el puerto de Marsella por la ocupación de los galpones son los siguientes:

Por una estadía variable de ocho á doce días según la importancia del cargamento, por cada 1,000 kg. .	0 fr. 50
Más allá de esos plazos, por cada día de demora, hasta tres días, por cada 1,000 kg.	0 » 50
Para los días subsiguientes, por día y por 1,000 kg. .	1 » 00

TARIFAS DE LA MAQUINARIA DE CARGA Y DESCARGA.

Para las grúas hidráulicas, rige en Marsella la siguiente tarifa:

POTENCIA DE LA GRÚA	1/2 DÍA	HORA NO REGLAMENTARIA	HORA DE LA NOCHE
Kgs.	Fr.	Fr.	Fr.
1,250	15	4	6
1,000 y 3,000	20	4.60	6.50
3,000	20	6	8

Para las bigas la tarifa es ésta:

POTENCIA DE LA BIGA	1/2 DÍA	HORA REGLAMENTARIA	HORA NO REGLAMENTARIA	HORA DE LA NOCHE
Kgs.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
25,000	60 á 75	30	32	40
75,000	80 á 100	40	42	50
120,000	120 á 150	50	52	60

TARIFAS DE LOS DIQUES DE CARENA.

La explotación, cuando no la construcción y explotación, de los diques de carena se concede generalmente á un empresario; en algunos puertos, sin embargo, las Cámaras de Comercio ó las Ciudades se encargan de la explotación. En algunos casos completamente excepcionales, el servicio de Puentes y Calzadas efectúa directamente la explotación.

La Compañía de los Docks y Entrepôts tiene á su cargo en Marsella,—con un plazo de concesión de 99 años,—la explotación de los diques de carena, en virtud del pliego de condiciones agregado al convenio de 24 de marzo de 1884 (modificado en parte por el convenio de 19 de febrero de 1891).

El artículo 20 de dicho pliego de condiciones fija, en la forma indicada á continuación, la tarifa legal (máxima):

Buques de vela

1.° Entrada en un dique seco, y salida de él en el mismo día, ochenta céntimos por tonelada; (1)

2.° Por cada día subsiguiente, de permanencia en el dique seco, cuarenta céntimos por tonelada;

3.° Gastos de escoraje, diez céntimos por tonelada.

Buques de vapor

4.° Entrada en un dique seco, y salida de él en el mismo día, noventa y seis céntimos por tonelada;

(1) Véase más adelante cómo se fija el tonelaje.

5.° Por cada día subsiguiente de permanencia en el dique seco, cuarenta y ocho céntimos por tonelada;
6.° Gastos de escoraje, diez céntimos por tonelada.

El minimum de percepción para el estacionamiento en dique seco de los buques,—sean ellos de vela ó de vapor,—se calcula sobre un tonelaje de 240 toneladas.

Mediante la percepción de los precios arriba indicados, todas las maniobras y gastos concernientes á la apertura y cierre de los diques, al agotamiento del agua y al escoraje de los buques, deberá realizarlos la Compañía á su costo. La Compañía está igualmente obligada á suministrar los caballetes, tablones, etc., etc., necesarios para las reparaciones ordinarias de pintura y de carena.

El tonelaje real, que sirve de base á la aplicación de la tarifa, es el admitido por la aduana, sin ninguna deducción por el espacio que, en los buques de vapor, ocupan las máquinas, calderas y pañoles del carbón.

Cuando se trata de buques de más de 1,000 toneladas, los precios de las tarifas precedentes sufren una reducción de 50 % para cada tonelada del excedente hasta 1,500 toneladas, y de 75 % para cada tonelada del excedente sobre las primeras 1,500.

No se paga nada por los domingos y días de fiesta cuando en ellos no se haya trabajado.

Respecto de los precios 3.° y 6.°, aplicables á los gastos de escoraje, ningún buque, sea velero ó de vapor, pagará menos de 52 fr. ni más de 85 fr. en total.

Todo buque, al solicitar su admisión á un dique seco, debe justificar su tonelaje real mediante la exhibición de los documentos oficiales que permitan determinarlo.

La Compañía está obligada á recibir en sus diques, sin ninguna compensación por derecho de entrada ó de estacionamiento, el material de dragado perteneciente al Estado y que forma parte del material del servicio marítimo del departamento de Bocas-del-Ródano. Los gastos de escoraje están á cargo de la Administración, si ésta no prefiere efectuar ella misma esta operación.

LASTRAJE, DESLASTRAJE Y TRASBORDO DE LASTRE.

El lastraje y deslastraje son enteramente libres; con todo, para asegurar mejor el servicio en interés de la navegación, se ha organizado en Marsella una empresa que funciona independientemente del lastraje libre. Esta empresa ha sido objeto de una licitación con la base de un pliego de condiciones cuyos principales artículos van en seguida:

Art. 2.º Los capitanes, armadores y consignatarios de buques gozan del derecho de disponer libremente de su lastre para venderlo, trasbordarlo de un buque á otro y depositarlo momentáneamente sobre los quais para volverlo á tomar más tarde, así como de hacer lastrar sus buques por obreros de su elección, con materiales que les pertenezcan ó que adquieran de propietarios privados. El empresario no podrá, por consiguiente, elevar ninguna reclamación ni oponerse en ninguna forma contra el uso público de ese derecho.

Art. 6.º Las operaciones que el empresario está obligado á realizar, son las que á continuación se indican:

Lastraje

1.º Suministro de lastre directamente á bordo desde la lastrera;
2.º Suministro de lastre en embarcaciones.

Deslastraje

3.º Desembarco de lastre directamente del buque á la lastrera;
4.º Desembarco de lastre en embarcaciones.

Doble operación

Deslastraje de un buque y lastraje de otro.

Artículo 7.º. . . . .

Lastraje

1.º Si el buque está atracado junto á la lastrera, el empresario echará el lastre en la bodega sin rasarlo: el rasaje corre por cuenta del buque;
2.º Si el buque no está atracado junto á la lastrera, el empresario suministrará el lastre en embarcaciones que llevará al costado del buque. La toma del lastre de las embarcaciones á bordo del buque corre por cuenta de éste.

Si el capitán lo solicita, esta última operación, sin rasaje, será efectuada por el empresario al precio de 0 fr. 80 por tonelada métrica.

Deslastraje

1.º Si el buque está atracado junto á la lastrera, el capitán debe poner á su costo el lastre sobre la regala del buque, de donde lo tomará el empresario.

Si el capitán lo solicita, la primera parte de la operación será efectuada por el empresario al precio de 0 fr 50 la tonelada.

2.º Si el buque no está atracado junto á la lastrera, el capitán derramará el lastre en embarcaciones que el empresario hará colocar al costado del buque.

Si el capitán lo solicita, la operación de trasbordo del lastre desde el buque á las embarcaciones, será efectuada por el empresario al precio de 0 fr. 60 la tonelada.

Trasbordo del lastre

Colocados los dos buques al costado uno del otro, el capitán del buque á deslastrar hará echar el lastre sobre la regala de su buque, de donde lo tomará el empresario para derramarlo (sin rasaje) en la bodega del buque á lastrar.

El capitán podrá exigir que el empresario efectúe la primera parte de la operación, al precio de 0 fr. 50 la tonelada.

Las cestas necesarias para efectuar el embarco ó desembarco del lastre, las suministra el buque; á menos que el capitán, en uso de su derecho, encargue á la empresa de efectuar la parte de las operaciones que á él le incumben: en tal caso, las dichas cestas serán suministradas por el empresario. Cuando la doble operación de lastraje y deslastraje se efectúe por trasbordo directo, el suministro de las cestas estará siempre á cargo del empresario.

Art. 9.º Habrá dos clases de lastre:

El lastre de primera clase, ó lastre elegido, y
El lastre de segunda clase, ó lastre ordinario.

El lastre ordinario consistirá en desmontes de tierra franca ó arenosa, más ó menos mezclada con piedras de pequeñas dimensiones, ó en desmontes de arcilla exenta de humedad ó lodo.

El lastre elegido se compondrá exclusivamente de pedregullo ó guijarros libres de arena, tierra ó detritus.

Los materiales provenientes de un buque deslastrado por el empresario, pertenecen á éste, que podrá usarlos á su albedrío; el capitán,

armador ó consignatario del buque deslastrado, no pueden reclamar el valor del lastre cedido ni pretender ninguna especie de indemnización á ese respecto.

Art. 11. Los precios del lastre se fijan como sigue:

N.° 1. Una tonelada de lastre de 2.ª clase, suministrado á un buque atracado junto á una lastrera y vertido en el buque por el empresario, sin incluir el rasaje: 1 fr. 20.

N.° 2. Una tonelada de lastre de 2.ª clase, suministrado por el empresario y llevado por él en embarcaciones hasta el costado del buque, pero no cargado en éste: 1 fr. 536.

N.° 3. Una tonelada de lastre de 1.ª clase suministrado en las condiciones del número anterior: 3 fr. 36.

N.° 4. Una tonelada de lastre de cualquier clase, tomado sobre la regala de un buque atracado junto á una lastrera, y desembarcado por el empresario: 0 fr. 528.

N.° 5. Una tonelada de lastre de cualquier clase, vertido en embarcaciones llevadas por el empresario al costado del buque y transportado á tierra por dicho empresario: 0 fr. 72.

N.° 6.—Una tonelada de lastre de cualquier clase, tomado sobre la regala de un buque y trasladado por el empresario á otro buque colocado al costado del primero (no comprendido el rasaje): 0 fr. 384.

N.° 7.—Una tonelada de lastre de cualquier clase vertido en las embarcaciones llevadas por el empresario al costado del buque á deslastrar y transportado después en las mismas embarcaciones al costado del buque á lastrar: 0 fr. 576.

Cuando la Administración exige al empresario la entrega en un plazo dado de una cantidad de lastre que corresponda á más de 1,000 toneladas por día, los precios anteriores aumentan en un 20 % si el excedente no pasa de 1,500 toneladas, y en un 50 % si el excedente pasa de esa cifra.

C.—DERECHOS QUE GRAVAN LAS MERCANCÍAS

Fuera de los derechos de aduana, cuyo estudio no nos interesa, las mercancías desembarcadas son objeto de numerosos impuestos, unos percibidos por el Tesoro y otros de carácter local. He aquí en qué consisten los principales:

DERECHO DE PERMISO.

Ninguna mercancía llegada por mar del extranjero puede desembarcarse y ninguna mercancía destinada á ser transportada por mar al extranjero puede embarcarse, sin permiso expedido por la Aduana (leyes de 27 vendimiario año II, artículo 37, y de 19 de mayo de 1866).

La Aduana cobra 0 fr. 60 por cada uno de esos permisos.

Este derecho, que no se cobra á los cargamentos que cambian de entrepôts ni á las mercancías con procedencia ó destino de las colonias ó de Argelia, ha sido totalmente abolido para el puerto de Marsella por la ordenanza de 10 de septiembre de 1817 (artículo 2).

DERECHO DE CERTIFICADO.

Este derecho, que tampoco se cobra en el puerto de Marsella, es aplicable á los certificados relativos al embarco ó desembarco, partida ó llegada, de todo ó parte de un cargamento, y que se expiden en virtud de una sentencia judicial ó á pedido de los interesados. La aduana lo percibe. Su importe es de 0 fr. 60.

DERECHO DE ESTADÍSTICA.

La ley de 22 de enero de 1872 fija un derecho de estadística aplicable á todas las mercancías importadas del extranjero, de Argelia y de otras posesiones francesas situadas fuera de Europa, ó exportadas con cualquier destino. Sólo el cabotaje francés está libre de este derecho.

Su importe es de 0 fr. 10 por bulto (para las mercancías en cascos, cajones ú otros embalajes), por tonelada métrica ó por metro cúbico (para las mercancías á granel), y por cabeza (de cualquier especie de ganado). También la aduana lo percibe.

DERECHO DE CONOCIMIENTO.

Todo transporte por mar, río ó canal, en el radio de la inscripción marítima, debe ir acompañado de *conocimientos*. Los capi-

tanes de buques franceses ó extranjeros están obligados á exhibir esos conocimientos á los agentes de aduana, tanto á la entrada como á la salida (ley de 30 de marzo de 1872).

Cuando se trata de conocimientos creados en Francia, los cuatro ejemplares prescriptos por el Código de Comercio (artículo 282) deben someterse simultáneamente á la formalidad del timbre. El original destinado al capitán, paga un derecho de timbre de:

1 fr. 20, para las expediciones por cabotaje;

2 fr. 20, para los otros géneros de navegación.

Los demás originales se timbran gratis.

Los conocimientos que vienen del extranjero pagan un derecho de timbre de 1 fr. 20.

DERECHO DE VIGILANCIA.

La vigilancia ejercida por la aduana sobre las mercancías depositadas en los quais y que no han sido aún reconocidas, se cobra á razón de 6 fr. por noche y por guardián.

DERECHO DE ALMACENAJE Y DE GUARDA.

Se paga un derecho de 1 % del valor, sobre las mercancías constituídas en depósito de aduana en los dos casos siguientes:

1.º A falta de declaración detallada, dentro del plazo legal;

2.º En caso de importaciones de mercancías prohibidas en un puerto no autorizado para esas operaciones (leyes de 4 germinal año II, título II, artículos 6.º y 9.º, y de 9 de febrero de 1832, artículo 24).

Cuando un buque ha entrado de arribada forzosa y las mercancías de su cargamento han sido depositadas en los almacenes de la aduana, se aplica á estas mercancías un derecho equivalente al 1/2 % de su valor.

Las mercancías constituídas en depósito de aduana, en otras condiciones que las recién indicadas, están sujetas, por cada día de depósito, á un derecho de guarda de 0 fr. 0.125 por fardo,

cuando se trate de fardos cuyo peso bruto sea inferior á 50 kg., ó por cada 50 kg. cuando este peso es alcanzado ó excedido, cualquiera que sea el número de fardos (ley de 22 de agosto de 1791, título IX, artículo 5.°).

DERECHOS DE PLOMOS, SELLOS Y ESTAMPILLAS.

Los plomos colocados por la aduana se pagan (incluyendo la mano de obra) á 0 fr. 50 cada uno; este precio, fijado por la ley de 2 de julio de 1836, se reduce en ciertos casos y para determinadas mercancías á 0 fr. 25, 0 fr. 10 y hasta 0 fr. 03.

DERECHOS DE TIMBRE.

Los documentos expedidos por la Aduana llevan un timbre especial cuyo importe varía de 0 fr. 05 á 0 fr. 75.

Los documentos judiciales están sujetos al timbre ordinario (leyes de 28 de abril de 1816, artículo 19, y de 30 de diciembre de 1872, artículo 2).

DERECHOS DE VIGILANCIA DE LOS ARTÍCULOS DE CONSUMO.

Fuera de los derechos de consumo, las mercancías sujetas al pago de esos derechos y que se dejan depositadas sobre los quais durante la noche, son objeto de una vigilancia especial que se cobra á razón de 6 fr. por noche y por guardián.

DERECHOS DE PESAJE, ARQUEO Y MEDICIÓN.

Las operaciones de pesaje, arqueo y medición en el puerto y sobre los quais, están sometidas á un derecho percibido por la ciudad de Marsella.

Las tarifas correspondientes eran, hasta hace poco, excesivamente elevadas: por ejemplo, el trigo pagaba 1 fr. por tonelada, es decir, cuatro veces más de lo que vale en sí la operación.

El Consejo municipal se vió obligado, en vista de las constantes reclamaciones, á rebajar considerablemente los precios. Para el

pesaje, se cobra actualmente, según las mercancías, de 0 fr. 50 á 5 fr. la tonelada.

En las dársenas y quais de la concesión del Dock-Entrepôt, es la Compañía concesionaria la que efectúa estas operaciones de acuerdo con sus tarifas y en exclusivo provecho suyo.

Derecho de vigilancia de las mercancías susceptibles de incendiarse, depositadas sobre los quais.

Las mercancías inflamables que se hayan dejado sobre los quais, son vigiladas de una manera especial durante la noche. Los gastos de esa vigilancia corren por cuenta del propietario.

El Servicio del puerto es el encargado de ejercerla, y percibe los derechos correspondientes: 3 fr. por guardián y por noche.

Derecho sobre los petróleos.

Se aplica á los petróleos un derecho de 0 fr. 15 por barril, de 0 fr. 10 y 0 fr. 05 por cajón según la capacidad, tanto á la importación como á la exportación, para costear los diversos gastos ocasionados por las medidas de precaución que exige el manejo de esta substancia. El percibo se efectúa á beneficio de la Cámara de Comercio, que es la encargada de proveer á todos los gastos (decretos prefectorales de 30 de noviembre de 1875, artículo 8.°, y de 16 de julio de 1897).

Derecho de peaje: derecho de tonelaje sobre las mercancías para la construcción de la dársena de la Pinède.

La ley de 17 de julio de 1893, que declaró de utilidad pública los trabajos para la construcción de la dársena de la Pinède, incluye entre sus disposiciones la aceptación del ofrecimiento hecho por la Cámara de Comercio de un subsidio de 6:660,000 francos, y establece en favor de dicha corporación, para permitirle llevar á efecto su ofrecimiento, un peaje de cinco céntimos (0 fr. 05) sobre todas las mercancías que entran en el puerto de Marsella, con excepción del cabotaje francés.

El derecho de 0 fr. 05 se cobra por bulto de mercancías, en cascos, cajones, bolsas ú otros embalajes; por 1,000 kilos ó por metro cúbico de mercancías á granel, y por cabeza de animal.

Están exentas de todo peaje las mercancías del Estado, ó destinadas á su servicio en virtud de contratos celebrados por él.

D.—TARIFAS DE LA COMPAÑÍA DE LOS ENTREPÔTS DE MARSELLA

El reglamento de las Compañías de los Docks y Entrepôts de Marsella, contiene disposiciones completamente análogas á las que ya hemos tenido ocasión de analizar y citar á propósito de instituciones similares en otros puertos.

Sus tarifas comprenden más ó menos las mismas operaciones contempladas en las tarifas de los Almacenes Generales Genoveses (véase páginas 612 y 636); los precios solamente varían, como es natural.

Un estudio de la tarifa general y de las veinte tarifas especiales publicadas en un folleto de más de 100 páginas, ocuparía demasiado lugar, por mucho que quisiéramos condensarlo.

El Dock-Entrepôt de la Joliette, concedido á la misma Compañía, tiene también sus tarifas independientes.

CAPÍTULO XII

PUERTO DE BARCELONA

Sección I.—DATOS HISTÓRICOS. OBRAS EN CONSTRUCCIÓN Y EN PROYECTO. ESTADÍSTICA DE LA NAVEGACIÓN Y DEL COMERCIO.

El correspondiente plano adjunto á esta memoria, distingue mediante signos gráficos convencionales: las viejas construcciones destinadas á desaparecer para dar lugar á las obras nuevas en ejecución ó en proyecto, las obras ya construídas y destinadas á permanecer, y en fin las obras en estudio.

Con solo examinar dicho plano, basta para convencerse de que el puerto de Barcelona está sufriendo actualmente una completa transformación. La descripción del estado presente de las obras ofrecería, pues, un interés muy transitorio. A ese respecto, nos limitaremos á las indicaciones generales del plano mismo.

El puerto de Barcelona no existía, ó sólo existía de nombre hace dos siglos. En 1438, Alfonso V concedió á la ciudad la autorización para construir un muelle, y en 1474 se empezó efectivamente la construcción del *Moll de Santa Creu;* pero mucho tiempo después, los viajeros al hablar de Barcelona, lamentan la ausencia de un puerto.

En 1868, es decir, al constituirse la Junta del Puerto, la situación de éste era todavía deplorable. Su área, comprendida entre el Muelle viejo del Faro (de donde arranca el Muelle Nuevo actual) y el de la Paz, situado en el extremo de la Rambla, era de unas 25 hectáreas. El intervalo comprendido entre los

extremos de estos dos muelles, era la entrada del puerto. El Muelle Nuevo, existente ya pero ensanchado más tarde, y un pequeño trozo del dique del Este recién empezado, constituían el único abrigo exterior. El puerto no era en esa época más que un simple fondeadero completamente abierto á los vientos del Sud,—poco frecuentes, sin duda, pero muy temibles por su violencia,—é imperfectamente defendido de los vientos de tempestad del largo; de suerte que, en los temporales, debían los buques más bien huir del puerto que buscarlo.

La profundidad máxima del puerto no pasaba de 4 á 5 metros, y existía además una barra de arena que cerraba la entrada casi totalmente en las bajantes. Los buques de más de 150 toneladas, tenían que anclar frecuentemente en plena rada.

Los quais, sobre estar desprovistos de toda especie de utilaje, ofrecían escasísimas comodidades. No había ningún quai accesible á los barcos de un calado superior á tres metros. El muelle de la Paz, mencionado ya, servía exclusivamente para el tráfico de pasajeros. La casi totalidad del tráfico de mercancías utilizaba obligadamente lanchas de trasbordo.

No existían almacenes ni vías férreas, y las comunicaciones con la ciudad misma eran pésimas: las *murallas del mar* impedían casi por completo la comunicación directa.

Las condiciones sanitarias tampoco eran buenas: la Playa de los Pescadores, en el fondo del puerto, constituía un gran foco de infección.

Desde 1870 hasta nuestros días, los progresos han sido rápidos y constantes. El Gobierno ejecutó directamente, de 1865 á 1870, algunos trabajos de relativa importancia, de acuerdo con los planos de conjunto debidos al distinguido ingeniero don José Rafo, que habían sido aprobados el 29 de mayo de 1860 y que han servido, con ligeras modificaciones, para construir el puerto actual. Pero los recursos financieros eran insuficientes. Los retardos é interrupciones motivados por las guerras civiles que se sucedieron con excepcional frecuencia en aquel período, acabaron por demostrar la impotencia del Gobierno para llevar á buen fin los trabajos. De ahí nació la idea de constituir una Junta especial para activar la realización de las obras del

puerto de Barcelona. El decreto de 11 de diciembre de 1868 creó esa corporación, que entró en ejercicio de sus funciones el 1.° de julio de 1870.

A pesar de las múltiples y enormes dificultades que han obstaculizado continuamente su acción, la Junta del puerto de Barcelona ha logrado imprimir una gran actividad á los trabajos cuya ejecución le está encomendada.

Ya en 1881, la Junta había invertido 10:000,000 de pesetas en diversos trabajos, entre los cuales pueden citarse los siguientes:

Rompeolas de abrigo ó diques (del Este y del Oeste);

Demolición de las *murallas del mar* y construcción é instalaciones de quais con sus terraplenes;

Dragado de 2:000,000 de metros cúbicos, que hizo desaparecer el banco de arena á la entrada del puerto;

Adquisición de material de dragado por valor de 500,000 pesetas, para conservar y mejorar las profundidades del puerto.

En 1883, el ingeniero M. Larroche [1] da en estos términos el resumen de los resultados obtenidos:

« El puerto está abrigado; todos los buques que se presentan « pueden ser admitidos sin dificultad; la profundidad es de 8 m. « en casi toda la extensión del puerto y á lo largo de casi to- « dos los quais; los acorazados disponen, al abrigo del dique « Este, de fondeaderos con profundidad de 10 á 12 metros.

« El antepuerto, de 60 hectáreas, forma un puerto de refugio « ó de estadía; el puerto propiamente dicho, ofrece 80 hectá- « reas de aguas tranquilas ».

En 1900, el señor ingeniero García Faría presentó al Congreso Internacional de Navegación de París, un importante trabajo, del que tomamos algunos datos sobre los adelantos realizados en el puerto de Barcelona hasta esa fecha.

«El puerto forma un exágeno muy irregular cuyos lados son: 1.° el rompeolas del Oeste (de 350 metros de longitud) y la parte curva del rompeolas Este; 2.° la parte recta del último rompeolas mencionado y el Muelle Nuevo (460 metros); 3.° el

(1) Véase la Noticia bibliográfica.

quai de la Barceloneta, de 115 metros, y el varadero de los señores Bofill; 4.° y 5.° el quai del Depósito ó de los Docks (290 metros); 6.° los quais de la Muralla (884 metros) y de San Beltrán (650 metros), este último destinado al desembarco del carbón. Normalmente al segundo lado y hacia la mitad de él, está situado el muelle de Cataluña (360 metros); de los terrenos contiguos al varadero de los señores Bofill, arranca el muelle de Pescadores (220 metros); entre el quai de la muralla y el de San Beltrán, está el arranque del muelle de Barcelona; finalmente, entre los muelles de Barcelona y de Cataluña, se encuentra el de la Capitanía, consagrado á la fabricación de bloques artificiales. El total del desarrollo útil de los quais es aproximadamente de 5,039 metros, con fondeaderos de 8 metros en una longitud de 3,879 metros.

«La profundidad en el interior del puerto es casi uniformemente de 8 metros, y aumenta de una manera gradual en el antepuerto, donde se hallan profundidades de hasta 14 metros.

«La superficie de agua es de unas 100 hectáreas, de las cuales corresponden 48 al puerto y el resto al antepuerto.

«Los terraplenes de los quais, afectados á la circulación y al depósito de las mercancías, tienen una superficie de 32 hectáreas; los galpones y embarcaderos ocupan 18,191 metros cuadrados; las vías férreas del servicio de los quais, miden 6 kilómetros; las calzadas macadamizadas tienen 50,000 metros cuadrados de superficie, y las calzadas empedradas, 32,000.

«El utilaje del puerto comprende: 31 grúas hidráulicas de una potencia comprendida entre 1,250 kg. y 27,500 kg.; 46 grúas á mano, de 1 á 5 toneladas; 7 grúas á vapor de 5 á 20 toneladas; una red de canalizaciones para el alumbrado eléctrico; una red de canalizaciones para la distribución de agua potable á los buques, con numerosos hidrantes para casos de incendios y para el riego.

«El material flotante perteneciente á la Junta,—fuera del material de construcción,—comprende: una draga de cangilones con escalera central, un remolcador á vapor y cinco gánguiles, varios barcos-cisternas, un gran número de chatas y tres bigas (dos de madera, de 30 toneladas, y una metálica, de 80).

«El entrepôt de la Aduana (en el quai de San Beltrán) y el Depósito Comercial (en el extremo de la Dársena del Comercio), edificio de cuatro pisos y un sótano, están á punto de entregarse al servicio público. El Depósito comprende sesenta almacenes de 24 metros de largo por 15 de ancho, que pueden recibir 32,500 toneladas de mercancías; ofrece la particularidad de que sus fundaciones descienden de 8 hasta 14 metros debajo del nivel del mar.»

Tal era la situación de las obras portuarias á fines del último siglo. Comparada con la de treinta años atrás, esa situación parece altamente satisfactoria. Con todo, no dejaban de notarse graves defectos é insuficiencias, debidas en parte á errores del proyecto primitivo [1] y en parte al desarrollo imprevisto y colosal del comercio marítimo y de las construcciones navales.

La fecha del 7 de abril de 1899 señala el principio de una época de las más importantes en la historia del puerto de Barcelona. En esa fecha, se sancionó el proyecto destinado á corregir los defectos que la experiencia había descubierto en las obras ya ejecutadas, y á ampliar considerablemente las dársenas, los quais y las instalaciones.

Para corregir los defectos de las obras exteriores, se proyectó la prolongación del dique Este en una longitud de 1,300 metros. Esta prolongación arranca del morro del antiguo dique y sigue un alineamiento recto de la longitud expresada y dirigido al S. S. W.

De ese modo se cerrará el puerto á las olas producidas por los vientos del S. y del S. E., que levantan las marejadas más peligrosas en ese lugar de la costa.

Al mismo tiempo se ensanchará la entrada (de sólo 230 metros según el proyecto primitivo), y en la que algunas embarcaciones se han ido á pique al querer entrar al puerto mientras soplaban vientos del primer cuadrante, ó á causa de una falsa maniobra, ó, más frecuentemente todavía, por efecto del oleaje que las arroja sobre el dique Oeste ó sobre la costa, situada á 600

---

(1) Véase el Estudio administrativo y técnico sobre los puertos de España, publicado en los «Annales des Ponts et Chaussées», de 1890, por el Inspector general M. Eyriaud des Vergnes.

metros, si no han podido virar á tiempo para tomar el largo,—maniobra muy difícil en esas circunstancias.

En su nueva ubicación, el morro del dique Este se hallará á una distancia de 1,000 metros de la costa; los veleros mismos podrán entonces virar sin peligro, en caso de necesidad.

El costo de la obra se avaluó en 13:350,000 francos; el tiempo necesario para su terminación, se calculó en doce años.

La prolongación del dique del Este duplicará la superficie del puerto; y lo que ahora es antepuerto resultará en condiciones de tranquilidad y abrigo no inferiores á las que actualmente ofrece la dársena interior. Las dimensiones de la nueva rada permitirán reservar un espacio de 20 hectáreas á los navíos de guerra y á todas las embarcaciones que vengan á buscar refugio durante los temporales.

La insuficiencia de la superficie de los muelles se corregirá ensanchando en lo posible los existentes y construyendo otros nuevos.

De éstos se construirán en primer término el de España y el de las Baleares.

El muelle de España tendrá 1,570 metros de longitud y 11 hectáreas de superficie. El de las Baleares (prolongación del muelle actual de Pescadores) tendrá 530 metros de largo y una superficie de 1 hectárea 64 áreas.

La forma de estos dos muelles facilitará el establecimiento en buenas condiciones de las vías férreas de servicio evitando las placas giratorias.

También el Muelle Nuevo será ensanchado considerablemente.

Cuando se comprueben los efectos de la prolongación del dique del Este sobre una longitud de 600 metros, y se disponga de una nueva zona abrigada que servirá de antepuerto provisorio, se emprenderá la construcción de la dársena de San Beltrán, cuyo proyecto está igualmente aprobado.

El presupuesto de todos estos trabajos de construcción y ensanche de muelles es de unos 6:000,000 de pesetas.

En cuanto á las profundidades de agua en el puerto, ya hemos dicho que los resultados obtenidos eran muy suficientes en la época á que nos referimos. Sin embargo, el proyecto de me-

joras prevé el dragado á profundidades de 9.50 m., por lo menos en la zona que han de recorrer los buques á su entrada y salida, y también en una faja contigua á los quais.

Además de estas obras, cuya construcción se realizaba con gran actividad cuando nuestra visita al puerto (mayo de 1904), estaban terminadas ó casi terminadas otras de no menos importancia: mencionaremos tan sólo la dársena de carena y su dique flotante.

El servicio de carena está asegurado en el puerto desde que se entregó (á fines de 1903) al uso público el dique flotante y deponente que funciona en una dársena especial cuya situación puede verse en el plano.

El dique flotante y deponente (del sistema Clark y Standfield) es de una potencia ascensional efectiva de 6,000 toneladas.

A estar á los datos de contabilidad contenidos en las últimas memorias anuales de la Junta del puerto, la cifra total de lo gastado en las obras hasta el 31 de diciembre de 1902, se elevaba á 40:156,748 pesetas; durante el año 1903 los gastos sumaron 2:469,517 pesetas. El total gastado hasta el 31 de diciembre de 1903, era por consiguiente de 42:626,265 pesetas. [1]

Las comunicaciones del puerto de Barcelona, tanto con el interior del país como con el extranjero por vía marítima, dejan mucho que desear.

Barcelona carece, por de pronto, de una gran vía fluvial, y esta deficiencia irremediable la coloca, respecto de las comunicaciones interiores, en condiciones de manifiesta inferioridad con relación á casi todos los otros grandes puertos del mundo.

En la red de ferrocarriles se notan grandes vacíos. Cerca de 12,000 kilómetros cuadrados de territorio catalán carecen de

(1) De un informe presentado al Congreso de Navegación de San Petersburgo por los señores ingenieros L. Molini y F. Arenal, resulta que el total invertido hasta el 31 de diciembre de 1906 fué de 59:272,256 pesetas.

ferrocarriles, y las carreteras no suplen, ni con mucho, esa falta. La diferencia de trocha entre los ferrocarriles españoles y los franceses (1m676 y 1m435 respectivamente) exige el transbordo de pasajeros y mercancías en la frontera, con el engorro y costo consiguientes. Las características altimétricas del país han influído indirectamente en un sentido muy desfavorable para la explotación técnica, obligando á adoptar curvas de pequeño radio y pendientes de 25 por mil en perjuicio de la economía de la tracción.

Por mar, sólo hay comunicaciones regulares con algunos puertos de la América latina y con las islas Baleares y Canarias; de modo que una gran parte del comercio exterior se verifica por Marsella y otros puertos extranjeros.

Mientras no se consiga mejorar considerablemente estas condiciones, el tráfico portuario no podrá adquirir el desarrollo á que debe legítimamente aspirar la ciudad marítima más industrial y rica de España.

Las estadísticas demuestran la supremacía comercial de Barcelona, con relación á las demás ciudades españolas. El comercio exterior de aquella plaza representa la cuarta parte, más ó menos, del de toda España.

He aquí, para el primer quinquenio del siglo, los datos más importantes de la estadística comercial y de la navegación:

AÑOS	IMPORTACIÓN				EXPORTACIÓN
	TONELADAS DE MERCANCÍAS DESCARGADAS		NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS		TONELADAS DE MERCANCÍAS EXPORTADAS.
	Cabotaje	*Altura*	*Cabotaje*	*Altura*	
1901	360,573	1:127,587	2,087	1,614	139,545
1902	360,797	1:121,057	2,155	1,650	124,214
1903	336,065	1:181,090	2,118	1,691	120,298
1904	331,406	1:227,072	1,196	1,644	125,140
1905	359,307	1:620,672	2,027	1,728	121.576

Las memorias anuales de la Junta del Puerto, de las cuales tomamos los datos que anteceden, no indican las cifras correspondientes á las salidas del cabotaje; pero nos consta que las salidas y entradas del cabotaje representan aproximadamente el mismo número de toneladas

En cambio, la desproporción de la navegación de altura es enorme. Puede decirse que la plaza de Barcelona no facilita á los buques de ultramar, fletes de retorno. De este hecho resaltan dos gravísimos inconvenientes: el encarecimiento de los fletes y la falta de líneas de navegación regulares.

SECCIÓN II —**Administración de los puertos españoles**

La ley general de puertos, de 7 de mayo de 1880, después de establecer los principios relativos al dominio público marítimo y á las servidumbres de los terrenos contiguos al litoral, define y clasifica los puertos en el capítulo III, que reproducimos á continuación:

CAPÍTULO III

Clasificación de los puertos

Artículo 13 Se consideran puertos para los efectos de esta ley los parajes de la costa más ó menos abrigados, bien por la disposición natural del terreno, ó bien por las obras construídas al efecto, y en los cuales exista de una manera permanente y en debida forma tráfico marítimo.

Art. 14. Tienen asimismo el carácter de puertos las rías y desembocaduras de los ríos, hasta donde se hacen sensibles las mareas; y en donde no la hay, hasta donde llegan las aguas del mar en los temporales ordinarios, alterando su régimen. Aguas arriba de estos sitios, las riberas ú orillas de los ríos conservan su carácter especial de fluviales.

Art. 15. Los puertos se clasifican en puertos de interés general de primero y segúndo orden, y puertos de interés local, ó sea provinciales y municipales.

Se consideran puertos de interés general los destinados especialmente á fondeaderos, depósitos mercantiles, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio marítimo, cuando el que se verifique por estos puertos pueda interesar á varias provin-

cias y se hallen en comunicación directa con los principales centros de producción de España. Son también de interés general los denominados de refugio, por su situación y condiciones especiales de capacidad, seguridad y abrigo en los temporales.

Son puertos de interés local, ó sean provinciales y municipales, los destinados principalmente á fondeadero, carga y descarga de los buques que se emplean en la industria y comercio locales, sin perjuicio de poder ser clasificados entre los de interés general cuando su comercio se extienda á otras localidades, territorios ó provincias.

No se podrá alterar esta clasificación, sino en virtud de una ley.

Art. 16. Se declaran puertos de interés general de primer orden: Alicante, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Cartagena, Ferrol, Málaga, Santander, Palma, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo.

Se declaran puertos de interés general de segundo orden: Almería, Avilés, Ceuta, Coruña, Gijón, Huelva, Pasajes, San Sebastián y Santa Cruz de Tenerife.

Se consideran como puertos de refugio, y por lo tanto de interés general: Los Alfaques, Algeciras, Muros, Musel, Rosas y Santa Pola. (1)

Art. 17. Se declaran puertos de interés local todos aquellos que no se hallen comprendidos en el artículo anterior, y en que se hagan operaciones comerciales.

Los dos capítulos siguientes de la ley fijan las atribuciones respectivas de los Ministerios de Fomento (ahora de Obras Públicas) y de Marina, y de las Diputaciones provinciales y Municipales en la administración de los puertos. Reproducimos también el texto de esas disposiciones, porque son ellas las que mejor caracterizan el régimen administrativo general de los puertos españoles:

CAPÍTULO IV

De la ejecución y conservación de las obras de los puertos, y del régimen y policía de los mismos

Artículo 18. Compete al Ministerio de Fomento ordenar los estudios y proyectos de toda clase de obras en los puertos de interés ge-

(1) Un gran número de otros puertos han sido declarados por leyes posteriores puertos de interés general ó de refugio.

neral, dictar su aprobación y disponer su ejecución, oyendo previamente al Ministerio de Marina; otorgar las concesiones, formar los reglamentos del servicio y designar el personal necesario, determinando las atribuciones de los funcionarios dependientes del Ministerio de Fomento que hayan de dirigir é intervenir las operaciones.

Art. 19. Competen á las diputaciones provinciales en las obras de los puertos de carácter provincial las mismas atribuciones que el artículo anterior designa al Ministerio de Fomento, salvo si las obras afectaran á terrenos de dominio público, en cuyo caso habrán de atenerse á las prescripciones de la ley general de obras públicas. (1) Iguales atribuciones corresponden á los Ayuntamientos respecto á los puertos municipales.

Tanto los proyectos de los puertos que correspondan á las Diputaciones provinciales como á los Municipios, serán sometidos, después de haber oído á las respectivas Autoridades de Marina, á la aprobación del Ministerio de Fomento, á quien corresponderá también la dirección facultativa de las obras y el nombramiento del personal de ésta.

Art. 20. Corresponden al Ministerio de Marina idénticas atribuciones respecto á los estudios, proyectos y ejecución de las obras de los puertos con arsenal militar, en la parte que á éstos últimos se refiere.

Art. 21. El establecimiento, reparación, conservación y limpia de los puertos, su régimen, servicio y policía, en todo lo civil, corresponden: en los puertos de interés general al Ministerio de Fomento, y en los de interés local á las Diputaciones y Ayuntamientos, según sean de carácter provincial ó municipal.

Art. 22. El servicio de los puertos se divide en dos clases: una se refiere al movimiento general de embarcaciones, entradas, salidas, fondeo, amarraje, atraque y desatraque en los muelles, remolque y auxilios marítimos, la cual compete á la Autoridad de Marina; otra que comprende la ejecución y conservación de las obras y edificios, las operaciones de carga y descarga en los muelles, la circulación sobre los mismos y en su zona de servicio, y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas á las operaciones comerciales del puerto, que compete al Ministerio de Fomento.

Art. 23. El Gobernador de cada provincia marítima, como jefe superior de todos los ramos de la Administración civil y delegado del Ministerio de Fomento, lo es de todos los servicios que en los puertos corren á cargo de dicho Ministerio.

Art. 24. Con sujeción á los reglamentos generales de servicio, á

(1) Capítulo VIII.

las órdenes é instrucciones del Ministerio de Fomento, y bajo la autoridad del Gobernador de la provincia, los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos tendrán á su cargo el estudio y dirección de todas las obras y la vigilancia de los servicios comprendidos en la segunda clase de los expresados en el artículo 22, con excepción de las obras y servicios correspondientes á los arsenales militares.

Art. 25 Los puertos de interés general serán costeados por el Estado con arreglo á las cantidades que para este servicio se consignen en los presupuestos generales y á las que incluyan en los suyos respectivos las Diputaciones y los Ayuntamientos cuando estas Corporaciones quieran contribuir á los dichos puertos. Las obras se ejecutarán por el sistema de administración ó por el de contrata, según se determine en cada caso.

Art. 26. El Gobierno podrá costear las obras de los puertos estableciendo impuestos especiales en la respectiva localidad, con exclusiva aplicación á las propias obras é independientes del presupuesto general del Estado, y organizar Juntas de obras de puertos encargadas de la administración é inversión de los fondos y de la ejecución de los trabajos, bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Fomento.

Art. 27. El Ministerio de Fomento formará un reglamento general para la organización y régimen de las Juntas existentes de obras de puertos, y de las que se creasen en lo sucesivo. El nombramiento y separación del Ingeniero director de estas obras será de libre disposición del Gobierno, el cual podrá también nombrar delegados especiales cerca de las mismas Juntas cuando lo considere conveniente.

Art. 28. Las obras de los puertos de interés general, inclusas las que se hallen proyectadas ó comenzadas por cuenta del Estado, podrán realizarse también por medio de concesiones á empresas particulares, con arreglo á la ley general de obras públicas.

Art. 29. Los puertos de interés local serán costeados con fondos de las Diputaciones ó de los Ayuntamientos, según sea la obra provincial ó municipal; á la ejecución de los puertos correspondientes á las Diputaciones podrán contribuir el Estado y los Ayuntamientos, ya sea con auxilios de personal facultativo, ya sea con cantidades consignadas en los respectivos presupuestos. En la misma forma podrán contribuir el Estado y las Diputaciones provinciales á las obras de puertos que promuevan los Municipios.

Los estudios de los proyectos y su aprobación, así como las concesiones de obras de puertos provinciales ó municipales, se harán según lo prescrito en los artículos 40 y 49 de la ley general de obras públicas.

Art. 30 En el reglamento para la ejecución de esta ley se consignarán las disposiciones oportunas para la formación y aprobación de

los proyectos de obras nuevas de puertos, expresando los trámites é informes que han de preceder á dicha aprobación.

Art. 31. Habrá en los puertos una zona litoral de servicio que se determinará por el Ministerio de Fomento en cada caso, para ejecutar las faenas de carga y descarga, depósito y transporte de las mercancías y circulación de las personas y vehículos. La aprobación y proyecto de dicha zona y su distribución para los diferentes servicios lleva consigo la declaración de utilidad pública, y los terrenos ó edificios particulares que se hallaren comprendidos dentro de la misma, quedan sujetos á la expropiación forzosa.

Art. 32. El Gobernador de la provincia, oyendo al Capitán del puerto, al Ingeniero jefe, Director de Sanidad y Administrador de Aduanas, distribuirá y designará las zonas del puerto para los distintos servicios sobre los muelles, y resolverá los incidentes que se promuevan acerca de su uso y policía. Contra estas resoluciones podrá recurrirse en alzada al Ministerio de Fomento.

Art. 33. Cuando ocurriese el naufragio de un buque dentro de algún puerto, los dueños ó consignatarios, ó las compañías de seguros, procederán á su extracción dentro del plazo que les señale el Comandante de Marina de la provincia. Si no lo verificasen, se dispondrá por el Ministerio de Marina que se efectúe dicha operación con cargo á los productos que se obtengan de la venta de los buques y de los efectos que contengan.

Art. 34. Cuando voluntariamente ó por descuido se originase con los buques ó sus amarras algún desperfecto en las obras de un puerto, ó se produjese el ensuciamiento del mismo, el Capitán del puerto hará abonar á los causantes, además de las multas en papel que establezcan los reglamentos, la cantidad en que el ingeniero valúe el importe de la reparación, debiendo entregarse este último en las arcas del Tesoro.

Art. 35. Sin perjuicio del reglamento general para la ejecución de esta ley, se formará otro de servicio y policía especial para cada puerto, que contendrá todas las prescripciones relativas á su uso, y que habrá de ser aprobado por el Ministerio de Fomento.

CAPÍTULO V

Servicios anexos á los puertos

Artículo 36. El servicio de practicaje en los puertos de los dominios de España, seguirá á cargo del Ministerio de Marina.

Art. 37. Continuarán á cargo del Ministerio de Fomento, como servicios anexos al de puertos, el alumbrado marítimo y valizamiento.

Los vigías y semáforos marítimos y botes salvavidas, correrán á cargo del Ministerio de Marina. (1)

El artículo 27 de la ley cuyas principales disposiciones acabamos de transcribir, contempla el régimen de las Juntas de obras de puertos é impone al Ministerio de Fomento la obligación de preparar el reglamento general respectivo. Este precepto permaneció mucho tiempo incumplido. La demora se debió probablemente á la dificultad de conciliar los intereses regionales ó locales, con los principios de uniformidad y generalidad que habían inspirado el precepto mismo de la ley. El hecho es que el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de obras de puertos, tardó diez y ocho años en formularse, y, apenas formulado, una larga serie de modificaciones lo han ido alterando, á punto que no es tarea breve dar una idea precisa de las disposiciones que están actualmente en vigor.

El reglamento de 7 de agosto de 1898 es de carácter general, pero, el 23 de mayo de 1899 se introdujo en él una modificación especial para el puerto de Barcelona, seguida de otra, que lleva la fecha de 8 de junio de 1900, y que también se adoptó á pedido de la Junta de obras de dicho puerto. El 11 de enero de 1901, aparece un nuevo «Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de obras de puertos», que á su vez fué sustituído por otro de 17 de julio de 1903. Pero el 24 de septiembre del mismo año se restablecen algunas disposiciones del reglamento de 11 de enero de 1901 y se declaran otra vez vigentes para la Junta del puerto de Barcelona las disposiciones contenidas en la modificación de 23 de mayo de 1899 al reglamento general de 7 de agosto de 1898.

(1) El servicio de practicaje en los puertos españoles se organizó por Real orden de 17 de diciembre de 1885. El alumbrado marítimo comprende los faros, fanales y linternas, las valizas, boyas y otras señales semejantes que sirven de guía á los navegantes indicándoles la ruta y marcando la situación de los bajos y otros escollos peligrosos de las costas. El plan de alumbrado marítimo tuvo su origen en la ley de presupuesto de 1.° de agosto de 1842 y Real decreto de 13 de septiembre de 1847. Por Real orden de 1.° de mayo de 1872, se creó en Madrid un depósito central para el servicio de faros de la Península. Y en 30 de abril de 1873 se aprobó el reglamento para la organización y servicio de los torreros de faros. Últimamente, el Real decreto de 28 de enero de 1899 organizó los servicios de alumbrado y señales marítimas, sustituyéndose con ese fin el Depósito central de Faros, por una Inspección central de señales marítimas.

Transcribimos en seguida, en su orden cronológico, las disposiciones que se hallaban en vigor en 1904:

MODIFICACIÓN, PARA EL PUERTO DE BARCELONA, DEL REGLAMENTO GENERAL DE LAS OBRAS DE PUERTOS, APROBADO POR REAL DECRETO DE 7 DE AGOSTO DE 1898

Artículo 1.º La Junta de obras del puerto de Barcelona se compondrá de Vocales natos y Vocales electivos.

Serán Vocales natos, el Gobernador civil, que ejercerá el cargo de Presidente, el Comandante de Marina y el Ingeniero Director de las Obras; y Vocales electivos, un Diputado provincial, un Concejal, un Vocal de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y un individuo de cada una de las Asociaciones siguientes: Cámara oficial de Comercio, Asociación de Navieros y Consignatarios, Asociación de Capitanes de la Marina mercante, Sociedad Económica de Amigos del País, Fomento del Trabajo Nacional, Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, uno de los mayores contribuyentes entre los comerciantes y otro de los mayores contribuyentes entre los industriales.

Art. 2.º Los Vocales procedentes de la Diputación provincial, Ayuntamiento, Junta de Agricultura, Industria y Comercio, Cámara oficial de Comercio y demás asociaciones y sociedades que se citan en el artículo anterior, serán nombrados por las Corporaciones á que respectivamente correspondan, sin que éstas puedan removerlos mientras pertenezcan á ellas durante cuatro años.

Los Vocales procedentes de las clases de mayores contribuyentes entre los comerciantes é industriales, serán nombrados por la Junta de obras del puerto entre las clases correspondientes, pudiendo recaer el nombramiento en individuos que tengan otorgada la representación oficial y lleven la firma de grandes Compañías de las clases mercantiles é industriales.

Siempre que ocurra una vacante de Vocal electivo, el Presidente de la Junta de obras del puerto, dentro del plazo de quince días, dará cuenta de dicha vacante á la Corporación respectiva á fin de que ésta proceda al nombramiento ó elección, en su caso, del Vocal que ha de cubrir el cargo vacante.

Art. 3.º La falta de asistencia de los Vocales electivos á seis sesiones ordinarias consecutivas, sin causa justificada, se considerará como renuncia del cargo por la Junta de obras del puerto, cubriéndose la vacante en la forma que corresponda.

Art. 4.º Serán atribuciones y deberes de esta Junta:

1.º Elegir entre los Vocales el que haya de desempeñar el cargo de Vicepresidente.

2.º Todo lo relativo á la creación y supresión de empleos, y nombramiento y destitución de sus empleados. Los facultativos subalternos serán nombrados á propuesta del Ingeniero Director de las obras, y los nombrados deberán poseer el título correspondiente.

3.º Proponer en terna al Ministerio de Fomento, el nombramiento de Ingeniero Director de las obras de dicho puerto.

4.º Fijar los honorarios, sueldos y gastos que corresponda al personal.

5.º Intervenir la recaudación de los arbitrios establecidos con destino á las obras del puerto y percibir su importe de la Administración de la Aduana, el que se depositará sin interés y custodiará á disposición de la Junta de obras en la sucursal del Banco de España en Barcelona, como encargado del servicio de Tesorería del Estado.

6.º Formar y elevar al Ministerio de Fomento los presupuestos anuales de conservación.

7.º Disponer la ejecución de toda clase de obras por el sistema que juzgue más conveniente dentro de los proyectos aprobados por el Gobierno, siempre que el importe de los respectivos presupuestos de ejecución no exceda de 50,000 pesetas. En el caso de que estos presupuestos excediesen de dicha cantidad, las obras y adquisición de materiales se efectuarán previa subasta con las formalidades prescritas para las demás obras dependientes del Ministerio de Fomento, á no ser en el caso de que se autorizase á la mencionada Junta, á propuesta de la misma, para llevarla á cabo por administración.

8.º Realizar empréstitos con destino exclusivo á la ejecución de las obras, previa la competente autorización.

9.º Pagar los intereses de sus obligaciones y amortizarlas á su tiempo.

10. Proponer á la Dirección general cuanto juzgue conveniente á las obras é intereses que la Junta representa.

11. Remitir, con su informe administrativo, á la Dirección general, todos los proyectos de las obras, y someter á la resolución de la misma, cuantos incidentes ocurran en que se halle ligado lo económico y lo facultativo.

12. Ejercer la vigilancia económica de las obras.

13. Presenciar, siempre que lo juzgue conveniente, la recepción de materiales, máquinas y efectos que se adquieran por contrata ó concurso y las de las obras y trabajos á medida que se vayan realizando, así como las provisionales y definitivas de las obras nuevas.

14. Someter á la aprobación de la Dirección general de Obras pú-

blicas las liquidaciones finales de las construcciones y trabajos subastados y las actas de recepción que se deberán levantar de todas las obras, consignando en esos documentos su conformidad, sin cuyo requisito no serán válidos.

15. Aprobar, previa propuesta del Director facultativo, la cuenta de las obras y ordenar su pago.
16. Disponer, con la debida autorización del Gobierno y con arreglo á los proyectos respectivos, el modo y forma de aprovechar los terrenos que se ganen al mar, para procurar todos los recursos posibles con destino á la ejecución de las obras proyectadas ó que se proyecten para la mejora de los servicios del puerto.
17. Informar, cuando la Superioridad reclame su dictamen, sobre los asuntos que puedan afectar á las obras y servicio del puerto.
18. Comunicarse directamente con la Dirección general de Obras públicas y con las Corporaciones locales y particulares, por medio del Gobernador de la provincia con los demás centros y autoridades.
19. La Junta será precisamente oída en todos los asuntos que puedan afectar directa ó indirectamente á las obras y servicios del puerto.
20. La Junta no podrá, por ninguna causa ni motivo, emplear los fondos que administre para otro objeto que el especial de su creación, y no dispondrá otros pagos que los necesarios para satisfacer los gastos de Secretaría y los peculiares de obras justificados precisamente por el Ingeniero Director de las mismas, con sujeción á los proyectos y presupuestos aprobados por el Gobierno.
21. Proponer las rebajas que estime oportunas en los arbitrios, al Ministerio de Fomento, quien las aprobará, siempre que quede á cubierto el cumplimiento de las obligaciones contraídas por la Junta y no se lastime con la rebaja los intereses de los demás puertos españoles.

Art. 5.º Se suprime en la Junta de obras de Barcelona la Delegación administrativa que se establece en el artículo 29 del Reglamento provisional vigente, el que queda derogado en todo lo que se oponga á lo dispuesto en este Real decreto.

Disposiciones transitorias

Las Corporaciones y Asociaciones á que se refiere el artículo 1.º, procederán, dentro del inmediato mes de junio, al nombramiento del Vo-

cal electivo que les corresponda, á fin de que la nueva Junta de obras se constituya el día 1.º de julio del actual año, y una vez constituída, procederá al nombramiento de los Vocales electivos entre los mayores contribuyentes de la clase de comerciantes é industriales.

La actual Junta de obras cesará en sus funciones el mencionado día 1.º de julio, haciendo entrega á la nueva Junta de todo lo perteneciente á la misma.

Madrid, 23 de mayo de 1900.

REAL DECRETO DE 8 DE JUNIO DE 1900

Artículo 1.º Se autoriza á la Junta de obras del puerto de Barcelona para que, mediante la aprobación del gobernador civil de la provincia, rebaje en la proporción que estime conveniente las tarifas vigentes de transporte por las vías del puerto y formule el reglamento concerniente á ese servicio.

Art. 2.º Se autoriza al gobernador para aprobar las tarifas de percepción del depósito comercial y del servicio de grúas que formule la Junta del puerto, así como los reglamentos de dichos servicios, dando cuenta al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

Art. 3.º Contra las resoluciones que dicte el gobernador en los casos á que se contraen los artículos precedentes, podrá recurrir en alzada ante el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas cualquiera de los vocales de la Junta del puerto, deduciendo el recurso en el departamento ministerial dentro del término de diez días á contar desde que se publique la resolución en el *Boletín oficial* de la provincia.

El ministro resolverá el recurso de alzada en el preciso término de treinta días, que comenzarán á correr desde la fecha de la interposición del recurso.

Tanto en el caso de no acudirse en alzada al Ministerio dentro del término prefijado, como en el de no dictarse resolución alguna en el recurso interpuesto durante el plazo á que se refiere el párrafo anterior, quedará firme lo propuesto por la Junta y aprobado por el gobernador civil de la provincia.

La resolución ministerial será recurrible en vía contenciosa, con arreglo á las prescripciones generales de la ley.

Art. 4.º Las modificaciones que proponga la Junta del puerto en el reglamento pendiente de aprobación para el servicio y policía de los muelles, se someterán á la aprobación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, conforme con lo preceptuado en el artículo 35 de la ley de 7 de mayo de 1880.

Artículo adicional

Las disposiciones del presente decreto se harán extensivas á todas las Juntas de obras de puertos que lo solicitaren, siempre que acrediten ante el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas hallarse en iguales condiciones que las de la del puerto de Barcelona.

REGLAMENTO DE 11 DE ENERO DE 1901

Capítulo I.—Objeto y organización de las Juntas

Artículo 3.º (1) Las Juntas que no estén organizadas por una ley especial se compondrán de vocales natos y vocales electivos.

En los puertos de capital de provincia son vocales natos el Comandante de Marina, Capitán del puerto, y el Ingeniero director de las obras.

Serán vocales electivos dos Diputados provinciales, dos Concejales, dos vocales de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y cinco individuos de la Cámara oficial de Comercio, de los que dos de ellos serán precisamente de la clase de armadores y consignatarios.

En las Juntas de los puertos pertenecientes á capitales de provincia en que existan asociaciones de agricultores, de industriales, de mineros exportadores, de la Marina mercante y de la Liga Marítima Española, podrá haber un vocal que represente á cada una de estas Corporaciones. Estas representaciones, que en ningún caso excederán de cuatro, se otorgarán por el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, á petición de las referidas asociaciones interesadas, previo informe de la citada Junta de obras, que versará acerca de la importancia mercantil de las mismas.

Art. 4.º (2) En las Juntas de puertos de localidades no capitales de provincia serán vocales natos la autoridad local de Marina y el Ingeniero director de las obras, y serán vocales electivos dos Concejales y cinco individuos de la Cámara oficial de Comercio, de los que dos serán precisamente armadores ó consignatarios, y además un individuo de las asociaciones y entidades de que tratan los párrafos segundo y tercero del artículo 3.º.

---

(1)—(2) El R. D. de 24 de septiembre 1903, inserto más adelante, restablece la composición de las Juntas, determinada para sus vocales en los artículos 3.º, 4.º y 5.º arriba insertos, agregando el representante de las sociedades obreras, en el caso á que se refiere el último inciso del artículo 3.º del Reglamento de 17 de julio de 1903.

Art. 5.º [1] En los puertos donde no haya establecida Cámara oficial de Comercio, en lugar de los cinco vocales que á la misma correspondería elegir en su caso, serán vocales electivos cinco contribuyentes, tres de ellos comerciantes ó industriales y dos armadores ó consignatarios, debiendo reunir los cinco indicados contribuyentes las condiciones exigidas para pertenecer á las Cámaras oficiales de Comercio.

REGLAMENTO GENERAL PARA LA ORGANIZACIÓN Y RÉGIMEN DE LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS DE 17 DE JULIO DE 1903

Capítulo I.—Objeto y organización de las Juntas

Artículo 1.º Las Juntas de obras de los puertos tienen por objeto administrar é invertir, bajo la inspección y vigilancia del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, los recursos y fondos especiales de cada uno de ellos, ejecutando las respectivas obras de mejora, conservación y reparación, organizando y dirigiendo los servicios indispensables para la policía y el uso público. Podrán también establecer y explotar en los puertos en donde lo autorice el citado Ministerio, otros servicios, como cargadores especiales, diques de construcción y reparación, careneros, depósitos comerciales, y en general, cuantos elementos sean necesarios en cada puerto para el progreso y desarrollo de la navegación y del tráfico marítimo.

Art. 2.º Las mencionadas Juntas de obras se consideran como delegadas de la Administración en el ejercicio de las funciones que le están encomendadas, y dependerán inmediatamente de la Dirección general de Obras públicas.

Art. 3.º [2] Las Juntas se compondrán de vocales natos y vocales electivos.

En los puertos de capital de provincia, son vocales natos el Comandante de Marina, Capitán de puerto, y el Ingeniero director de las obras.

Serán vocales electivos, dos Diputados provinciales, dos Concejales, un vocal de cada Sección de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, y tres individuos de la Cámara oficial de Comercio, de los que uno de ellos, á lo menos, será precisamente de la clase de armadores ó consignatarios.

En las Juntas de puertos pertenecientes á capitales de provincia en que existan asociaciones de agricultores, de industriales, de mi-

---

(1) Véase la nota anterior.

(2) El R. D. de 24 de septiembre 1903, inserto más abajo, restablece la composición de las Juntas, determinada para sus vocales electivos en los artículos 3.º, 4.º y 5.º del reglamento de 11 de enero 1901, agregando el representante de las sociedades obreras, en el caso á que se refiere el último inciso del artículo 3.º arriba inserto.

neros exportadores, de la Marina mercante, de la Liga Marítima Española ó de obreros del puerto, podrá haber un vocal que represente á cada una de estas Corporaciones. Estas representaciones, que en ningún caso excederán de cuatro, se otorgarán por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, á petición de las referidas asociaciones interesadas, previo informe de la citada Junta de Obras, que versará acerca de la importancia mercantil de las mismas.

Art. 4.º (1) En las Juntas de puertos de localidades no capitales de provincia, serán vocales natos la autoridad local de Marina y el Ingeniero director de las obras, y serán vocales electivos dos Concejales y tres individuos de la Cámara oficial de Comercio, de los que uno, á lo menos, será precisamente armador ó consignatario, y tres individuos de las asociaciones y entidades de que trata el último párrafo del artículo 3.º.

Art. 5.º (2) En los puertos donde no haya establecida Cámara oficial de Comercio, en lugar de tres vocales que á la misma le correspondería elegir en su caso, serán vocales electivos tres contribuyentes, dos de ellos comerciantes ó industriales, y uno armador ó consignatario, debiendo reunir los tres indicados contribuyentes las condiciones exigidas para pertenecer á las Cámaras oficiales de Comercio.

Art. 6.º En las Juntas de las localidades donde tengan su domicilio oficial las Compañías ó propietarios de buques que posean un tonelaje de registro superior á 20,000 toneladas, habrá vocales por derecho propio, y podrán serlo aquellas personas que, según los estatutos sociales, ostenten la representación y lleven la firma de las mencionadas Compañías ó propietarios.

Art. 7.º Cuando las Juntas se hagan cargo de los puertos adyacentes, situados á menos de 25 kilómetros, según lo dispuesto en el artículo 12 del Real decreto de 13 de marzo de 1903, los Ayuntamientos de cada uno de estos puertos nombrarán un vocal de la Junta, que podrá no ser Concejal si tuviese su domicilio en la población donde resida la Junta.

Si hubiera más de dos puertos agregados, los representantes de los mismos turnarán en el cargo de vocales de la Junta, entendiéndose que los que se hallen en funciones representan á todos los demás.

Art. 8.º Cuando las Juntas de puertos se ocupen en los asuntos de higiene y sanidad de los mismos, á que se refiere la Real orden del Ministerio de la Gobernación de 1.º de junio de 1900, los médicos directores de Sanidad marítima asistirán á las sesiones, como si fueran vocales, teniendo voz y voto solamente en aquellos asuntos

(1)—(2) Véase la nota anterior.

de su especialidad, según lo dispuesto expresamente en la citada Real orden [1].

Art. 9.º En cada Junta habrá un presidente, un vicepresidente y un vocal interventor, elegidos en votación secreta entre los vocales de origen electivo. Ejercerán estos cargos durante dos años; al terminar este plazo, se hará nueva elección, pudiendo ser reelegidos los vocales que venían desempeñándolos.

Si dejaren de pertenecer á la Junta los vocales, presidente, vicepresidente é interventor, se procederá á nueva elección para el cargo que quedare vacante. El que resultare elegido, lo ejercerá hasta que expire el plazo en que el primero debió desempeñarlo.

Art. 10. El cargo de vocal electivo es voluntario, honorífico, gratuito é incompatible con toda participación directa ó indirecta, manifiesta ó encubierta, en las obras, servicios y contratos que se realicen con los fondos que administren las Juntas.

Los vocales nombrados por las Diputaciones, Ayuntamientos y Juntas de Agricultura, Industria y Comercio, ejercerán sus funciones en las Juntas durante el tiempo que pertenezcan á sus respectivas Corporaciones, siendo inamovibles por parte de las mismas en el referido período.

Los procedentes de las Cámaras oficiales de Comercio y los pertenecientes á las entidades mencionadas en el párrafo cuarto del artículo 3.º, desempeñarán el cargo durante cuatro años, pudiendo ser reelegidos.

Los vocales á que se refiere el párrafo anterior, cesarán en la Junta cuando dejen de pertenecer á las asociaciones que representaban.

Art. 11. La designación de los vocales electivos se hará en épocas distintas, á fin de que la renovación de la Junta sólo afecte á una minoría de la misma.

Art. 12. El presidente, el vicepresidente, el interventor y los dos vocales natos que designan los artículos 3.º y 4.º, constituirán la Comisión ejecutiva para el despacho de los asuntos urgentes ó de escasa importancia, y ejercerán además las funciones que les confiere este reglamento.

(1) R. O. de 1.º de junio de 1900. Resolviendo consultas dirigidas al Ministerio de la Gobernación acerca de la interpretación del artículo 42, párrafo 2.º, del reglamento de Sanidad exterior de 27 de octubre de 1899, que prescribe que los médicos directores de puertos formen parte como vocales natos de las Juntas de obras de puertos, y para armonizar las atribuciones de éstas con las que corresponden por el Reglamento á los médicos, se dispone que éstos, al formar parte de aquéllas, «cumplen análogas obligaciones que las que les corresponden en las Juntas provinciales y municipales de Sanidad, que son las relativas á la higiene ó al buen cumplimiento de las disposiciones sanitarias, á tenor de lo que, como funciones técnicas, les asignan los artículos 35, 36, 37, 39 y 41, sin intervención en otros asuntos puramente administrativos, pertinentes á las Juntas de obras de puertos».

Art. 13. El gobernador civil de la provincia, como jefe superior local de los servicios dependientes del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, ejercerá la vigilancia administrativa en las Juntas de obras de los puertos, pudiendo convocar á sesiones extraordinarias y asistir á las ordinarias, presidiendo unas y otras con voz y voto, sin que esté autorizado para delegar esta facultad.

Art. 14. La inspección técnica y administrativa de los servicios encomendados á las Juntas de puertos estará á cargo de los inspectores de las zonas marítimas, con arreglo á lo dispuesto en la instrucción aprobada por Real orden de 8 de julio de 1903.

Art. 15. En cada Junta habrá un secretario-contador retribuído, jefe de la respectiva oficina, que asistirá sin voz ni voto á las sesiones, y llevará con las debidas formalidades los libros de actas y de contabilidad. Habrá, además, un depositario-pagador, también retribuído, que ejercerá las funciones propias de este cargo, á las inmediatas órdenes del secretario.

El depositario-pagador, deberá prestar una fianza para ejercer su cargo, proporcionada á la importancia del movimiento de fondos que haya de realizar. La cuantía de esta fianza se determinará en cada caso, entre los límites de 15,000 y 50,000 pesetas, por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, previa propuesta razonada de la Junta de obras.

Art. 16. El secretario-contador se nombrará por el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, á propuesta de la Junta y previo concurso público, que se anunciará, expresando el sueldo asignado á la plaza y las condiciones que deben reunir los candidatos, entre las cuales figurará la de que tengan el título de abogado ó perito mercantil, ó la de haber desempeñado, sin nota desfavorable, un destino de igual categoría en las Oficinas de Contabilidad del Estado, de la provincia ó del Municipio.

Art. 17. El Ingeniero director de las obras depende exclusivamente de la Dirección general de Obras Públicas, y en la parte técnica del Inspector de la zona marítima. Su nombramiento corresponde á la iniciativa del ministro, entre los inspectores ó jefes del Cuerpo de ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Será jefe inmediato de los servicios y de todo el personal cuyos gastos y haberes se justifiquen en las cuentas de la Dirección facultativa.

Art. 18. El Ingeniero jefe de la provincia respectiva ejercerá, en concepto de delegado técnico del Inspector de la zona marítima las funciones que le confiere la instrucción de 30 de noviembre de 1875, para la inspección y vigilancia de las obras de puertos que se hallan á cargo de las Juntas.

Capítulo II.—Nombramiento y elección de los vocales electivos

Artículo 19. Los vocales procedentes de las Diputaciones provinciales, Ayuntamientos, Juntas de Agricultura, Industria y Comercio y demás asociaciones y entidades que se citan en el artículo 3.°, serán nombrados ó elegidos por las Corporaciones á que pertenezcan.

Art. 20. Siempre que ocurra alguna vacante de vocal electivo, el presidente de la Junta lo comunicará á quien corresponda, á fin de que ésta se cubra sin demora en la forma dispuesta en este Reglamento.

Art. 21. Los vocales natos tomarán posesión en la primera sesión de la Junta á que asistan; el presidente la dará á los vocales electivos y á los vocales por derecho propio, previa aprobación por la Junta de los documentos que acrediten su derecho.

Capítulo III.—Atribuciones, deberes y responsabilidades de las Juntas

Artículo 22. Son atribuciones y deberes de las Juntas:

1.° Organizar el servicio económico-administrativo y proponer las plantillas y sueldos de todo el personal, oyendo previamente al Ingeniero director de las obras respecto al personal facultativo. Unas y otras plantillas, que estarán en relación con la importancia de las obras y servicios de cada puerto, se someterán á la aprobación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, y una vez aprobadas, no podrán modificarse sino por los mismos trámites que se siguieron para su primera aprobación.

2.° Proponer el nombramiento del secretario-contador y nombrar el depositario pagador.

La separación del secretario contador corresponde al ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, y sólo podrá acordarse por razón de economía, ó previa formación de expediente, en el que se oirá al interesado é informarán la Junta del puerto y el Inspector de la zona marítima.

3.° Formular en el mes de noviembre de cada año el plan económico de las obras de nueva construcción que deban ser ejecutadas en el año inmediato, informando el plan técnico de estas mismas obras, redactado por el Ingeniero director.

4.° Informar y elevar al Ministerio, en el mes de noviembre de cada año, los presupuestos anuales de las obras de conservación y explotación de los servicios del puerto, que redacte el Ingeniero director para el año inmediato.

5.º Remitir con su informe económico-administrativo todos los proyectos de las obras que el Ingeniero director formule, y someter á la resolución de la Superioridad los incidentes que ocurran en las obras y servicios en los que se halle ligado lo económico con lo técnico, cuando haya discrepancia entre la Junta y el director facultativo.

6.º Ejercer la vigilancia económica de las obras y servicios, denunciando á la Dirección general las que se construyan sin que sus proyectos y presupuestos estén aprobados por la Superioridad.

7.º Presenciar las recepciones de materiales, máquinas y efectos que se adquieran por subasta ó concurso, así como las recepciones provisionales y definitivas de las obras nuevas contratadas y las recepciones únicas de las obras por administración.

8.º Aprobar las certificaciones que hayan de servir de abono á los contratistas, consignando en estos documentos el acuerdo de conformidad, sin el cual no tendrán validez. Si la Junta tiene fondos disponibles, deberá proceder al pago en el plazo máximo de treinta días, desde la fecha en que el Ingeniero haya extendido cada certificado.

En el caso de que la Junta no aprobara alguna certificación, la remitirá con el pliego de reparos, en el mismo plazo de un mes, al Inspector de la zona marítima, que resolverá en el término de quince días, pudiendo recurrir la Junta en alzada ante la Direción general de Obras públicas de la providencia que dicte el Inspector.

9.º Examinar y aprobar, previa propuesta del Director facultativo, las cuentas mensuales de gastos de las obras y servicios y acordar, bajo la responsabilidad de la Junta, el pago inmediato, sin demoras injustificadas.

10. Remitir, por conducto del Ingeniero jefe de la provincia y del Inspector de la zona marítima, á la aprobación de la Superioridad las liquidaciones finales de las obras de nueva construcción, emitiendo sobre ellas su informe económico administrativo.

11. Elevar á la aprobación de la Superioridad, por conducto del Inspector de la zona marítima, en los cuatro primeros meses del año económico, las cuentas generales de administración del anterior ejercicio, con las de gastos de todas las obras y servicios técnicos.

12. Proponer á la Superioridad cuanto juzgue conveniente á las obras, servicios é intereses de los puertos.

13. Informar en todos los asuntos en que la Superioridad reclame dictamen, debiendo ser necesariamente oídas en todos

aquellos que puedan afectar directa ó indirectamente á las obras, servicios, mejora, ensanche, tráfico y recursos del puerto, y, en general, en todo lo que afecte á los intereses que representan.

14 Comunicarse directamente con la Dirección general de Obras públicas, con el Inspector de la zona marítima, con las autoridades y corporaciones locales y provinciales y con los particulares, y por medio del gobernador civil con los demás centros y autoridades.

Art. 23. Las Juntas incurren en responsabilidad:

1.° Por no llevar sus actas en la forma prevenida en este reglamento y por infracción con sus acuerdos de las leyes y reglamentos.
2.° Por desobediencia á las órdenes de la Superioridad de que dependen.
3.° Por abandono de alguna ó de todas sus funciones.
4.° Por negligencia ú omisión en los servicios que les están confiados.

Art. 24. La responsabilidad será administrativa, civil ó penal, según la naturaleza del acto ú omisión de que se derive.

Art. 25. La responsabilidad se exigirá y alcanzará á los individuos que hubieren realizado el acto, tomado el acuerdo ó incurrido en la omisión que la motive.

Art. 26. La responsabilidad administrativa será corregida con advertencia, suspensión ó destitución, decretadas por el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, previa instrucción de expediente justificativo con audiencia de los interesados.

La suspensión de los vocales no excederá de cincuenta días; pasado este plazo sin que hubiese recaído auto de procedimiento, volverán los suspensos al ejercicio de sus funciones.

Art. 27. Las Juntas incurrirán en la responsabilidad de malversación de caudales públicos si por cualquier causa empleasen los fondos que administran en otro objeto que el especial de su creación, no pudiendo hacer de ellos una inversión distinta de los pagos necesarios para satisfacer los gastos legítimos de su Secretaría y de las obras y servicios del puerto, justificados los primeros por el secretario-contador y los segundos por el Ingeniero director.

Estos últimos con sujeción á los proyectos y presupuestos aprobados por el Gobierno.

Capítulo IV.—Facultades económicas de las Juntas

Artículo 28. Las facultades económicas de las Juntas consisten en:

1.° Celebrar, cuando fuesen autorizadas para ello, las subastas de materiales y de obras, con las formalidades prescritas para las del Estado.

2.° Adquirir por concurso, con las formalidades establecidas y previa orden de la Superioridad dictada al aprobar los proyectos y presupuestos de las obras por administración, los materiales, herramientas y máquinas auxiliares con destino á las obras.

La Junta adjudicará el concurso cuando el tipo de la proposición aprobada no exceda del importe asignado en el presupuesto correspondiente y su acuerdo se dicte de conformidad con el informe del Inspector de la zona marítima. En caso contrario, se remitirá el expediente, por conducto del Inspector de la zona marítima, á la resolución de la Superioridad.

3.° Acordar la ejecución de toda obra que tenga proyecto aprobado, si cuentan con recursos para costearla y dando cuenta á la Dirección general.

4.° Intervenir la recaudación y recaudar en su caso los arbitrios establecidos con destino á las obras del puerto, percibiendo su importe en la forma que se determina en este Reglamento.

5.° Proponer al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas las modificaciones que juzguen oportunas en los arbitrios, siempre que quede á cubierto el cumplimiento de las obligaciones contraídas y no se lastimen intereses de los demás puertos españoles.

6.° Realizar empréstitos con destino exclusivo á la ejecución de las obras, previa la competente autorización del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas. Los títulos se emitirán mediante pública licitación, pagándose los intereses y amortización con arreglo al cuadro que se apruebe por la Superioridad.

7.° Disponer, con sujeción á los proyectos respectivos, el modo y forma de aprovechar los terrenos que se ganen al mar, procurando allegar todos los recursos posibles con destino á la ejecución de las obras proyectadas ó que se proyecten, y á la realización y mejora de los servicios del puerto.

Art. 29. Se autoriza á las Juntas para que, previo informe de las Cámaras oficiales de Comercio y mediante la aprobación del goqerna-

dor civil de la provincia, establezcan y modifiquen las tarifas vigentes de transporte por las vías del puerto, de uso de grúas, de ocupación de superficie en los muelles y tinglados, de los depósitos comerciales y, en general, de todos los servicios complementarios de uso público del puerto, redactando los reglamentos respectivos de dichos servicios, y dando cuenta al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

Art. 30. Contra las resoluciones del gobernador civil de la provincia, en los casos á que se contraen los artículos precedentes, podrá recurrir en alzada ante el Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, cualquiera de los vocales de la Junta de Obras del puerto, deduciendo recurso en el Departamento ministerial dentro del término de diez días, á contar desde que sea publicada la resolución en el *Boletín oficial* de la provincia. El ministro resolverá el recurso de alzada en el preciso término de treinta días, que empezará á correr desde la fecha de la solicitud en que se formule el recurso.

Tanto en el caso de no acudirse en alzada ante el Ministerio dentro del término prefijado, como en el de no dictarse resolución alguna durante el plazo á que se refiere el párrafo anterior, quedará firme lo propuesto por la Junta y aprobado por el gobernador civil de la provincia. La resolución ministerial será recurrible por la vía contenciosa con arreglo á las prescripciones de la ley.

Capítulo V.—De las sesiones

Artículo 31. Las Juntas celebrarán una sesión en cada mes, sin perjuicio de las extraordinarias que el presidente considere precisas ó que sean solicitadas por la tercera parte del número total de vocales de que se halle compuesta la Junta.

Art. 32. Las sesiones serán secretas, y se verificarán previa convocatoria por medio de citación rubricada por el secretario, dirigida á cada uno de los vocales.

Art. 33. Para celebrar sesión es necesaria la presencia de la mitad más uno de los individuos de que se compone la Junta.

Para que resulte acuerdo será preciso el voto de la mayoría de los presentes, conforme al párrafo anterior.

Cuando no se reunan suficiente número de vocales, se convocará á sesión para dos días después, y serán válidos los acuerdos que se tomen por los vocales concurrentes.

Las votaciones serán nominales, sin que se permitan las abstenciones.

Art. 34. El que presida la sesión decidirá los empates con su voto de calidad.

Art. 35. El orden de las sesiones será siempre:

1.º Lectura y aprobación del acta de la sesión anterior y discusión á que el acta diere lugar.
2.º Lectura de las comunicaciones y discusión á que dieren lugar.
3.º Lectura, discusión y votación de los dictámenes de las Comisiones especiales que las Juntas nombren de entre sus vocales para la distribución del trabajo y facilidad en el despacho de los asuntos.
4.º Examen, aprobación ó reparo de las cuentas y certificaciones que se presenten.
5.º Discusión y votación sobre las proposiciones que los vocales formulen sobre asuntos de la competencia de las Juntas.

Art. 36. En las actas se consignarán la fecha y localidad en que las sesiones se celebren; los nombres y calidades del presidente y los demás vocales concurrentes, con indicación de la procedencia ó representación que cada cual ostente; aprobación ó rectificaciones del acta de la anterior; un extracto suficiente del asunto ó asuntos de que se trate, con expresión de los fundamentos alegados en la discusión; voto que cada uno emita y cuenta de votos. Se consignarán también los acuerdos que se tomen y las protestas que se formulen; las excusas y justificaciones que se presenten por los vocales que no asistan, y, en suma, todo cuanto ocurra que sea digno de mencionarse, por estar relacionado con la gestión encomendada á la Junta.

Art. 37. Las actas se extenderán sobre un libro foliado, sellado y rubricado por el gobernador civil de la provincia, y serán autorizadas por el presidente y el secretario.

Art. 38. La falta de asistencia de los vocales electivos á tres sesiones ordinarias consecutivas, ó á seis dentro de un año, sin causa justificada, se considerará como renuncia del cargo, que se hará constar por la Junta para cubrir la vacante en la forma que corresponda.

Capítulo VI.—Atribuciones y deberes de la Comisión ejecutiva

Artículo 39. Son atribuciones y deberes de la Comisión ejecutiva:

1.º Preparar el despacho de los asuntos que hayan de someterse á la Junta, acompañando los antecedentes é informes que juzgue necesarios y proponiendo el acuerdo que estime procedente,
2.º Nombrar el personal administrativo, exceptuando el secretario-contador y el depositario-pagador, y el personal facultativo de plantilla á propuesta del Ingeniero director.
3.º Separar el personal cuyo nombramiento le corresponde, previo informe del Ingeniero director, respecto al personal facultativo. (1).

(1) Modificado por el R. D. de 24 de septiembre de 1903, art. 3.º, véase página 752.

4.º Resolver los asuntos urgentes ó de escasa importancia á reserva de la aprobación definitiva de la Junta, á la que dará cuenta en la primera sesión de los acuerdos que haya tomado.
5.º Velar por el exacto y rápido cumplimiento de los acuerdos de la Junta.

Art. 40. La Comisión ejecutiva celebrará una sesión cada semana, sin perjuicio de las extraordinarias que el presidente considere precisas.

Art. 41. El secretario de la Junta lo será de la Comisión ejecutiva, á cuyas sesiones asistirá sin voz ni voto.

Art. 42. Las sesiones de la Comisión ejecutiva se ajustarán á lo dispuesto en los artículos 31 al 37 de este Reglamento para las sesiones de la Junta en pleno.

Capítulo VII.—Atribuciones y deberes del presidente, vicepresidente y vocal interventor

Artículo 43. Corresponde al presidente:

1.º Llevar la representación de la Junta en todos los órdenes y la correspondencia oficial.
2.º Presidir las sesiones de la Junta y de la Comisión ejecutiva, dirigir la discusión y resolver con su voto los empates.

Art. 44. Los vicepresidentes tendrán los deberes y atribuciones de los presidentes, cuando por cualquier motivo sustituyan á éstos, y cuando por vacante del presidente ejercieren su cargo interinamente.

Art. 45. El vocal interventor llevará por sí mismo el libro de la Intervención, cumpliendo las obligaciones y firmando los documentos de contabilidad que se indican en el capítulo VIII de este Reglamento.

Capítulo VIII.—Atribuciones y deberes del secretario-contador de Juntas

Artículo 46. Son atribuciones y deberes del secretario contador como jefe inmediato de las oficinas administrativas de las Juntas:

1.º Cuidar del orden y distribuir los trabajos ateniéndose á las instrucciones que reciba del presidente.
2.º Exigir á todos los empleados el estricto cumplimiento de sus deberes, dando cuenta inmediatamente al presidente de las faltas que cometieren, suspendiéndolos de empleo y sueldo hasta tanto la Comisión ejecutiva acuerde la decisión definitiva que se haya de adoptar.
3.º Asistir á las sesiones de la Junta, dando cuenta del despacho y de las comunicaciones que se hayan recibido.

4.º Redactar, durante la sesión, la minuta del acta, que deberán firmar los vocales concurrentes.

5.º Redactar las actas, extendiéndolas en el libro correspondiente, que se llevará en la forma que previenen las leyes. Estos documentos irán autorizados con las firmas del presidente y del secretario.

6.º Redactar las comunicaciones que acuerde la Junta y las que le ordene el presidente. Las primeras, deberán llevar ambas firmas, y las segundas, sólo la del presidente.

7.º Expedir, con el vistobueno del presidente, las certificaciones que se libren por acuerdo de la Junta.

8.º Firmar con el presidente los libramientos de pago y los cargaremes de ingreso acordados por la Junta, cumpliendo además con lo prevenido en el capítulo IX de este Reglamento.

9.º Llevar los libros de contabilidad general y los auxiliares que á su propuesta acuerde la Junta.

10. Asistir á los arqueos y al examen y comprobación de libros siempre que tengan lugar, redactando el acta de su resultado en el libro correspondiente.

11. Custodiar los libros y conservar en buen orden el archivo de la Junta y los documentos en tramitación, uniéndolos á sus respectivos expedientes.

12. Custodiar el sello de la Junta.

13. Formar y presentar mensualmente la cuenta de gastos de personal y material de las oficinas administrativas á su cargo.

14. Formar y presentar las cuentas generales de gastos é ingresos realizados durante cada año económico, ordenándolas con sus justificantes en la forma prevenida, para remitirlas á la aprobación de la Superioridad.

Capítulo IX.—Custodia y movimiento de los fondos que administren las Juntas

Artículo 47. Los fondos que administren las Juntas de obras de puertos se custodiarán en las respectivas sucursales de provincia de la Caja general de Depósitos, en donde existirán en cuenta corriente, sin interés, á tenor de lo prevenido en la ley de 2 de agosto de 1886.

Art. 48. Para realizar el movimiento de fondos producidos por ingresos y pagos de carácter ordinario que la diaria recaudación y las necesidades de las obras y servicios requieren, las Juntas abrirán en las sucursales del Banco de España cuentas corrientes sin interés, en las que deberán existir solamente los fondos que se conceptúen necesarios para el pago de las atenciones mensuales.

Estas cuentas se abrirán á nombre de las Juntas de obras, tomándose nota en las sucursales del Banco de las firmas del presidente,

vocal interventor y secretario-contador, que, precedidas de las respectivas antefirmas, autorizarán las órdenes y cheques de entrada y salida de caudales.

Art. 49. En las sesiones que celebren las Juntas para acordar pagos, el vocal interventor y el secretario-contador manifestarán el saldo de la cuenta corriente con la sucursal del Banco de España en el día anterior á aquel en que se celebre la sesión.

Si la cantidad disponible en esta cuenta fuera sensiblemente mayor que el importe de los pagos que proceda autorizar, la Junta acordará llevar á la reserva de la Caja de Depósitos la suma que prudencialmente juzgue conveniente, en vista de las probabilidades de ingresos inmediatos en la cuenta y de las atenciones de abono urgente y de probable presentación que se hayan de satisfacer en suspenso y con libramientos á justificar.

Si el saldo disponible en la cuenta del Banco fuera menor que el importe de los pagos que se hayan de acordar, la Junta dispondrá el ingreso de la cantidad necesaria de los fondos existentes en la reserva de la Caja de Depósitos, para atender á aquellos pagos y á las necesidades de carácter eventual ó urgente mencionadas en el párrafo anterior.

Art. 50. Los ingresos de fondos en las cuentas corrientes en las sucursales del Banco de España, se harán generalmente por el depositario pagador, cuando lo ordene el presidente de la Junta en oficio talonario autorizado por él y por el secretario-contador. Cumplimentada esta orden con la realización material del ingreso, el depositario pagador presentará sucesivamente el correspondiente talón resguardo, expedido por el Banco al vocal interventor, al secretario-contador y al presidente, los que respectivamente firmarán, con la fecha, las notas de «intervine», «tomé razón» y «enterado».

El talón resguardo quedará en poder del depositario pagador, y producirá efectos de documento de descargo sólo en el caso de que contenga las tres notas anteriormente relacionadas.

Los ingresos procedentes de la recaudación en cada día de los arbitrios de las Juntas de puertos, se harán diariamente por los recaudadores en la cuenta corriente de las sucursales del Banco de España en la forma prevenida en este Reglamento.

Art. 51. Los pagos por atenciones de las obras y servicios á cargo de las Juntas de los puertos se efectuarán en la Junta por el depositario pagador y se realizarán, ó con numerario, ó con cheques, á cargo de la cuenta corriente con la sucursal del Banco de España.

Se harán en efectivo los pagos de personal por nóminas y relaciones de jornales y los pagos de material cuyo importe sea menor de 2,500 pesetas, y por cheques, á cargo de la cuenta corriente del Banco de España, se abonarán los pagos de material que excedan de es-

ta última suma y las certificaciones por obras nuevas contratadas ó por suministro de material concursado.

Art. 52. Para retirar fondos de las cuentas corrientes de las sucursales del Banco de España, con objeto de realizar aquellos pagos que deban hacerse en numerario en la caja del depositario pagador, el presidente y el secretario contador extenderán, con el «intervine» del vocal interventor, el correspondiente cargareme á nombre del depositario pagador, el cual firmará en este documento el recibí contra la entrega de un cheque de igual importe, debidamente autorizado.

Art. 53. Cuando los fondos que se han de retirar de las cuentas corrientes del Banco de España se destinen á los pagos que deban realizarse, según el artículo 51, por medio de cheques, se extenderá el correspondiente libramiento á cargo del depositario pagador, firmado por el presidente y el secretario-contador, con el intervine del vocal interventor. El proveedor ó contratista que haya de cobrar firmará el recibí en el libramiento contra la entrega de un cheque, cargo del Banco, de igual importe, autorizado también por el presidente, vocal interventor y secretario-contador.

El depositario pagador tendrá en su poder, con la antelación suficiente, los cheques contra la cuenta corriente de la sucursal del Banco de España que hayan de ser entregados á los acreedores ó proveedores de las Juntas, firmados solamente por el presidente y el vocal interventor. Llegado el momento de realizar cada uno de los pagos á que se refieren los cheques, el proveedor firmará, delante del secretario y del depositario pagador, el recibí del libramiento contra la entrega del cheque correspondiente, que en aquel acto le hará el depositario pagador, después de firmado el cheque por el secretario; quedando, de esta suerte, el referido documento con todas las formalidades necesarias para hacerlo efectivo.

Se empleará el procedimiento que se acaba de indicar en los pagos que deban realizarse por cheques que importen una suma menor de 30,000 pesetas; si el pago excediese de esta cantidad, el cheque que se ha de realizar se preparará, para su entrega al proveedor, con una sola firma (la del presidente ó la del vocal interventor), firmando el proveedor el recibí del libramiento, en presencia del secretario y del vocal que no hubiese autorizado el cheque, contra la entrega de éste, después de haberlo firmado el vocal concurrente al acto y el secretario.

En todos los casos en que se hagan pagos por medio de cheques entregados á los acreedores ó proveedores, se extenderá como documento de formalización el cargareme correspondiente á favor del depositario pagador, que producirá el asiento de cargo al de data de libramiento.

Art. 54. Las operaciones de entrada y salida de fondos que se rea-

licen en las sucursales de las Cajas de Depósitos se harán siguiendo las reglas establecidas en dichas Cajas.

En el caso de que el importe de cada una de estas operaciones sea igual ó menor que el valor estimado á metálico de la fianza que tenga prestada el depositario pagador, éste por sí solo será el encargado de practicarla; pero si la cantidad por que se ha de realizar fuera de un importe mayor que el de la fianza, se efectuará por el depositario pagador á presencia del secretario-contador y del presidente ó del vocal interventor.

Las operaciones de salida de la Caja de Depósitos que en todos los casos han de producir entradas en la cuenta corriente del Banco, á tenor de lo dispuesto en los artículos 49 y 51, y las de ingreso en la misma Caja, quedarán comprobadas: las primeras, por el talón resguardo de entrada en la cuenta del Banco de España, y las segundas, por las correspondientes cartas de pago. Sobre estos documentos se harán por el presidente, vocal interventor y secretario-contador las anotaciones dichas en el artículo 50, á los efectos procedentes en la contabilidad.

Art. 55. La recaudación de los arbitrios especiales que administran las Juntas de Obras de puertos, en los casos en que el fundamento del arbitrio esté de algún modo relacionado con las exacciones que efectúan las Aduanas, se hará por los empleados de las mismas cuando así lo acuerden los Ministerios de Hacienda y de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas; determinándose para cada puerto la forma y modo de realizar la operación, así como el personal de Intervención y auxiliar que deba facilitar la Junta, y las gratificaciones que hayan de asignarse á los empleados de Aduanas por este servicio extraordinario.

Art. 56. En el caso de que la exacción se haga directamente á los contribuyentes por la oficina especial recaudadora dependiente de la Junta, el jefe encargado de ella pasará nota diaria detallada, formulada en una hoja talonaria, de la recaudación efectuada, y el empleado-cobrador dependiente de esta oficina hará diariamente el ingreso en la cuenta corriente de la Junta en la sucursal del Banco de España, presentando al secretario-contador el talón resguardo de ingreso en el Banco, en el cual pondrá el secretario con la fecha, la nota de «tomé razón».

Estos resguardos, así anotados, quedarán en poder del cobrador hasta que se practique la liquidación mensual, que se hará por el vocal interventor y el secretario-contador, teniendo á la vista los datos necesarios.

Practicada la liquidación, se entregará al cobrador un documento de descargo y conformidad, á cambio de los talones resguardos correspondientes á los ingresos que hayan efectuado en la cuenta corriente del Banco.

Estas liquidaciones producirán asientos definitivos en la contabilidad y en la Intervención.

Art. 57. El jefe de la oficina de recaudación y el cobrador se afianzarán con las cantidades que acuerden las Juntas, según la importancia de las sumas que estos empleados hayan de manejar.

Art. 58. Las Juntas de obras de puertos llevarán, en la forma prevenida por las leyes, los libros de contabilidad necesarios para el registro y anotación de las operaciones que efectúen con los fondos que administren. Estos libros serán los siguientes: Diario, Mayor y Caja de la Contabilidad general; de Intervención general; de Caja especial de la Depositaría Pagaduría, y los de Recaudación, en que deberán constar todos los detalles de cada exacción.

El secretario contador llevará además un libro auxiliar en que se anoten los presupuestos aprobados para todas las obras y servicios y las cantidades libradas con cargo á los mismos, á fin de comprobar fácilmente que no se han excedido los créditos autorizados. Dicho funcionario será personalmente responsable de cualquier pago que autorice fuera de los presupuestos aprobados, aún cuando fuese ordenado por la Junta.

Art. 59. Siempre que el presidente ó autoridad competente lo ordene, cuando lo pidan dos vocales de la Junta, y por lo menos una vez al mes, se efectuará el balance de fondos. Al efecto se procederá al examen y comprobación de los libros y de los saldos en la Caja de Depósitos y en la cuenta corriente de la sucursal del Banco y se practicará arqueo de la Caja de la Depositaría Pagaduría.

Los saldos de la Caja de Depósitos y de la cuenta corriente del Banco de España se comprobarán respectivamente por la presentación de las cartas de pago de la primera, y por el documento de conformidad facilitado por este último.

Las comprobaciones, exámenes y arqueos á que se refiere el párrafo anterior, se harán por el presidente, por el vocal interventor y por dos vocales más, con asistencia del secretario-contador, levantándose acta del resultado, escrita en un libro destinado á este objeto, foliado y rubricado por el presidente.

Capítulo X.—Atribuciones y deberes del director facultativo de las obras

Artículo 60. Son atribuciones y deberes del director facultativo de las obras:

1.º Formular y remitir á la Junta, en el mes de septiembre de cada año, el plan de obras de nueva construcción que han de ser ejecutadas en el siguiente: los presupuestos de conservación y explotación y de gastos é ingresos de los servicios que se hallan á su cargo, para ser remitidos á la Superioridad en

el mes de noviembre; y proponer la plantilla del personal de la Dirección facultativa que igualmente será aprobada por la Superioridad, previo el informe de la Junta.

2.º Redactar los proyectos y practicar las liquidaciones de toda clase de obras, y servicio de mejora, reparación, conservación y explotación del puerto, remitiendo un ejemplar á la Junta para que, con su informe, lo eleve á la Superioridad por conducto del Ingeniero jefe de la provincia.

Una vez aprobados los proyectos y liquidaciones, el director facultativo dispondrá que se saquen dos copias de estos documentos, que se remitirán á la Superioridad para que, después de consignar en ellos la nota de aprobación, surtan sus efectos en la oficina del Ministerio y en la del Ingeniero jefe de la provincia.

3.º Asistir á las subastas y concursos que celebre la Junta.

4.º Proponer en los concursos la proposición que deba ser aceptada para servir de base á la adjudicación.

5.º Dirigir las obras y servicios que se ejecuten por contrata.

6.º Dirigir y administrar las que se realicen por administración y por gestión directa.

7.º Comprar para los servicios que se hagan por gestión directa y para las obras que se ejecuten por administración, los efectos y materiales necesarios. La forma y manera de hacer estas compras se establecerán por la Junta, de acuerdo con el director facultativo, dentro de lo prescripto por la Superioridad en la orden de aprobación de los presupuestos. Si hubiere desacuerdo, se someterá el caso á la resolución del Inspector de la zona marítima, de cuya providencia podrá alzarse la Junta ante la Dirección General de Obras Públicas.

8.º Nombrar y separar los capitanes, pilotos, patrones, contramaestres, maquinistas, maestros de taller y demás personal técnico, ya sea fijo ó ya temporero, ajustándose á las plantillas consignadas en los presupuestos de conservación, y dando cuenta á la Junta y al Inspector de la zona de las condiciones que reunan los nombrados.

Proponer al gobernador ó á los alcaldes de las poblaciones que no sean capitales de provincia, los celadores, guarda-muelles, vigilantes y demás personal que ejerza la policía de los muelles, y haya de tener el carácter de guardas jurados y derecho al uso de armas, dando cuenta á la Junta del nombramiento, castigos y separación de dicho personal.

Admitir y despedir á los operarios de todas clases afectos á los servicios y obras, determinando los jornales ordinarios y extraordinarios y las tareas.

Autorizar los contratos de trabajo, con arreglo á la legislación vigente en la materia.

Celebrar destajos ó ajustes parciales en las obras que se ejecuten por administración, á tenor de lo dispuesto en la Real orden de 10 de mayo de 1881, para los ajustes que no excedan de 5,000 pesetas, y á lo preceptuado en los artículos 11 y 12 de la instrucción de 8 de julio de 1903, para los que excedan de dicha cantidad, dando siempre cuenta á la Junta.

9.º Proponer á la Comisión ejecutiva los castigos ó separación del personal de plantilla afecto á la Dirección facultativa, suspendiéndole el empleo y sueldo, si fuera procedente, hasta la resolución de aquélla.

10. Redactar las relaciones valoradas y certificaciones de las obras contratadas, y de los suministros de material adquirido por concurso, remitiéndolas á la aprobación de la Junta.

11. Formar las cuentas de todas las obras y servicios, remitiéndolas á la Junta para su aprobación en los primeros diez días de cada mes.

12. Hacer en los proyectos, durante la ejecución de las obras, las modificaciones de detalle que aconsejen consideraciones de economía, solidez, ó, en general, de mejora para aquéllas, previa autorización del Inspector de la zona marítima y con arreglo á las prescripciones del artículo 10 de la instrucción de 8 de julio de 1903.

13. Asistir á la recepción de obras y materiales contratados, ó verificarla por sí cuando para ello esté autorizado por la Superioridad.

14. Ejecutar, en todos los casos, solamente las obras aprobadas y autorizadas por la Superioridad.

15. Estudiar los proyectos de aprovechamiento de los terrenos ganados al mar, como consecuencia de las obras construídas, y en general de todas las propiedades que se hallen á cargo de la Junta, cuidando de su conservación y entretenimiento.

16. Preparar y redactar los reglamentos y tarifas para la explotación de las obras y servicios, remitiéndolos á la aprobación de la Junta.

17. Organizar las operaciones de carga y descarga sobre los muelles, la circulación y los depósitos de mercancías en las zonas de servicio y en los tinglados y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras que contituyen el puerto, y designar el lugar de atraque y el momento de desatraque de cada buque, todo ello con arreglo á las disposiciones vigentes.

18. Inspeccionar y vigilar, por lo que á las obras y servicios del puerto afecten, las que se construyan en él y en las playas

contiguas por los particulares y Empresas debidamente autorizadas.

19. Redactar y publicar una memoria anual sobre el estado y progresos de las obras del puerto, analizando y justificando además los gastos realizados durante el año.
20. Dar cuenta semestralmente á la Dirección General de la marcha de las obras y servicios á su cargo y de los acuerdos de la Junta que á ellos se refieran. Si considerase que alguno era lesivo para los intereses públicos ó contrario á lo prevenido en este Reglamento, lo pondrá inmediatamente en conocimiento de la Superioridad.
21. Estar en correspondencia particular con el Inspector respectivo para tenerle al corriente de la marcha de los servicios.
22. Proponer cuanto crea conveniente para la navegación y el comercio del puerto, y adoptar por sí, con el mismo fin, todas las disposiciones que quepan dentro de su esfera de acción.

Art. 61. Para todo lo no consignado determinadamente en este Reglamento ó en las disposiciones especiales que la Superioridad dicte, se atendrá el Ingeniero-Director á las que rijan para el servicio ordinario de Obras Públicas del Estado. Sus facultades, con respecto á los servicios que se hallan á su cargo, serán las mismas que tengan los Ingenieros jefes de las provincias con relación á los suyos, salvo lo expresamente prevenido en este Reglamento.

Art. 62. El director facultativo se podrá entender directamente, tratándose de asuntos técnicos, con la Dirección General de Obras Públicas, con el Inspector encargado del puerto y con las autoridades y corporaciones locales, y por medio del gobernador de la provincia con los demás centros y autoridades.

Disposiciones generales y transitorias

Artículo 63. Los Inspectores generales de Caminos, Canales y Puertos encargados del servicio de puertos y faros, ejercerán, con carácter permanente, en sus demarcaciones respectivas, la inspección técnica y administrativa de las Juntas, ateniéndose á lo preceptuado en este Reglamento, á lo dispuesto para las obras públicas de aquella naturaleza que costee directamente el Estado y á lo prevenido en los artículos 20, 21 y 22 de la instrucción de 8 de julio de 1903.

Art. 64. Cuando las necesidades del servicio lo exijan, el Gobierno nombrará, á propuesta de los Inspectores de las zonas marítimas, los funcionarios administrativos, ya sean fijos, ya temporeros, que hayan de auxiliarles. Los sueldos y gratificaciones de este personal se expresarán en las credenciales y serán satisfechos con cargo á los fondos de las mismas.

Art. 65. Cada Junta redactará, de conformidad con este Reglamento de carácter general, otro particular para su gobierno interior y para sus servicios administrativos, remitiéndolo, en el plazo de un mes, al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, al efecto de su aprobación y de que resulte la mayor uniformidad posible en el régimen interior de todas las Juntas.

Art. 66 Las Juntas actuales continuarán como se hallan constituídas; pero introducirán en su organización, en el término de dos meses y dando cuenta al ministro, las variaciones que se necesiten para el cumplimiento estricto de lo prevenido en este Reglamento.

Los vocales electivos seguirán en el ejercicio de sus funciones hasta que expire el plazo por que respectivamente fueron nombrados.

Los vocales electivos mencionados en los artículos 3.º, 4.º, 5.º y 7.º ingresarán en las Juntas cuando, ejerciendo su derecho las asociaciones á que pertenezcan, sean nombrados por el ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas.

Art. 67. Las vacantes que por cualquier causa ocurran en los empleados administrativos y técnicos de las Juntas de puertos, serán provistas, en lo sucesivo, con arreglo á lo ordenado en los artículos 16, 22 y 39 de este Reglamento.

Art. 68. Los actuales secretarios contadores podrán continuar desempeñando el cargo, aún cuando no reunan las condiciones expresadas en el artículo 16 de este Reglamento, si así lo acuerda la Junta y propone su nombramiento al ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas; pero estos funcionarios sólo serán inamovibles en el caso de haber obtenido su plaza por concurso y de tener las condiciones expresadas en el citado artículo.

Igualmente continuarán en sus cargos los actuales empleados afectos á la inspección administrativa de las Juntas, hasta tanto que se fije la plantilla de este personal, y servirán á las órdenes de los Inspectores de las zonas marítimas con el carácter de auxiliares de los mismos.

Art. 69. En los puertos donde la recaudación de los arbitrios se halla actualmente encomendada á las Aduanas, continuará en la forma establecida, hasta que los Ministerios de Hacienda y de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, determinen, de común acuerdo, la organización definitiva de este servicio en cada puerto.

Art. 70. Quedan anuladas todas las disposiciones relativas á la organización y régimen de las Juntas de obras de puertos que se hallan contenidas en el reglamento general aprobado por Real decreto de 11 de enero de 1901, y que se opongan á lo preceptuado en éste.

Madrid, 17 de julio de 1903.

REAL DECRETO DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 1908

Artículo 1.º Se restablece la composición de las Juntas de Obras de puertos, determinada para el número y clase de sus vocales electivos en los artículos 3.º, 4.º y 5.º del reglamento aprobado por Real decreto de 11 de enero de 1901, agregando el representante de las sociedades obreras, en el caso á que se refiere el último inciso del artículo 3.º del reglamento de 17 de julio de este año.

Art. 2.º La adjudicación de las obras y servicios que se realicen en público concurso por las Juntas de puertos, se ajustará á lo dispuesto para estos casos en el Real decreto de 5 de octubre de 1883, sustituyéndose por esta prescripción la del párrafo tercero del artículo 28 del reglamento últimamente aprobado.

Art. 3.º La separación del personal que nombre la Comisión ejecutiva de las Juntas de Obras de puertos, no siendo por supresión de plaza se hará mediante formación de expediente, modificándose en este sentido lo prescrito en el caso 3.º del artículo 39 del citado reglamento.

Art. 4.º Continuará vigente la organización y facultades de la Junta de Obras del puerto de Barcelona, con sujeción al reglamento aprobado para dicha Corporación por Real decreto de 23 de mayo de 1899 y á lo dispuesto en el de 8 de junio de 1900; representando á la Cámara de Comercio, en la misma, tres vocales de las clases respectivas de la industria, del comercio y de la navegación pertenecientes á dicho centro, y aumentándose otro vocal delegado de la Liga Marítima Española. Se aplicará para todos los demás preceptos que no figuran en dicho reglamento los que se hallan aprobados en el general, á todas las Juntas de puertos, y que puedan serles aplicables.

Art. 5.º Con las antedichas modificaciones continuará vigente lo mandado en las demás prescripciones del reglamento para el régimen de las Juntas de Obras de puertos, aprobado por Real decreto de 17 de julio del corriente año.

Art. 6.º El ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas dictará las disposiciones de detalle que conceptúe procedentes para la aplicación del presente decreto.

Sección III.—**Principales disposiciones reglamentarias referentes al puerto de Barcelona**

A.—Reglamento para el Servicio, Policía, Administración, Conservación y vigilancia de los Muelles, Almacenes, Tinglados y demás construcciones pertenecientes á la zona marítima del Puerto de Barcelona.

CAPÍTULO I

De las autoridades, funcionarios y sus atribuciones

Artículo 1.º A la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, en representación del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, corresponde todo lo referente á los servicios de construcción, conservación, administración, policía, vigilancia y demás que se presten en dicho puerto.

Art. 2.º El Gobernador de la Provincia, como jefe superior en todos los ramos de Administración civil y delegado del Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas, lo es de todos los servicios establecidos y que se establezcan en este puerto, correspondiendo á su Autoridad hacer cumplir el presente Reglamento.

Art. 3.º Los expresados servicios correrán á cargo de la Junta de Obras del Puerto y en su representación á la del Ingeniero Director en cuanto se refiere á la ejecución y conservación de las obras y al movimiento de las mercancías en los muelles, según se detallará en el Reglamento para la aplicación de la Ley de Puertos relacionado en esto con la segunda parte del artículo 22 de la Ley.

Para los servicios meramente administrativos de dichas obras, la Junta del Puerto designará á los delegados que al efecto estime convenientes.

A la propia Junta corresponde la percepción y administración de los fondos que por todos conceptos deban recaudarse.

Art. 4.º A la Junta de Obras del Puerto, en representación del Estado y dentro de lo que preceptúa el Reglamento Directivo de 23 de mayo de 1899, corresponde el estudio, construcción y conservación de todas las obras dentro de la zona marítima especial del puerto, exceptuando las vías del lado de la ciudad que aunque enclavadas en las zonas de servicio de los muelles, tiene un objeto especial urbano.

Art. 5.º Todas las obras que dentro la zona marítima se ejecuten con carácter permanente por la Junta de Obras del Puerto, habrán

El capitán ó patrón de un buque que contraviniese estas disposiciones deberá pagar una multa de 25 á 100 pesetas, según las circunstancias, además del castigo á que se hubiese hecho acreedor con arreglo á las ordenanzas del Puerto.

Art. 23. El tiempo que cada buque podrá permanecer atracado, será variable según el número de toneladas de registro, la clase de cargamento y forma del atraque con arreglo al cuadro establecido por el Gobernador civil de la provincia á propuesta de la Junta y de acuerdo con el Ingeniero Director.

El Capitán del Puerto podrá conceder prórroga en los atraques, dando cuenta al Ingeniero Director de las Obras.

Los buques no podrán permanecer atracados á dichos muelles si de un modo continuo no están practicando operaciones normales de carga y descarga. Unicamente podrán éstas suspenderse en los días festivos y en los que por causa del tiempo y otras cualesquiera de fuerza mayor se suspendan las operaciones del tráfico en el puerto cuando así se ordene por el Capitán del mismo.

En estos casos no se computarán los días perdidos para la expiración del plazo señalado.

Art. 24. A pesar de lo dipuesto por el artículo anterior, podrá el Capitán del Puerto ordenar el desatraque de todos aquellos buques que á su juicio y con indebida permanencia, causen perjuicio notorio á un tercero.

Art. 25. Mientras no haya espacio suficiente en los muelles para permanecer atracados á los mismos todos los buques, será obligatorio para los capitanes verificar su desatraque en cuanto termine la faena de carga ó descarga, aún cuando no haya terminado el plazo que al efecto haya sido señalado, en el concepto de que no haciéndose así, habrá de pagarse un impuesto de ocupación de 10 céntimos de peseta diarios por tonelada de registro no existiendo barcos en espera de hacer operación, en cuyo caso, bajo ningún concepto se consentirá la permanencia de buques que hayan terminado las suyas.

Del indicado impuesto ingresará en la Caja de la Junta de Obras del Puerto, mediante el oportuno recibo, la parte correspondiente de conformidad con el artículo 55 de este Reglamento.

Art. 26. Los capitanes están obligados, si así se les ordena por el Capitán del Puerto antes de atracar su buque al muelle para cargar ó descargar, á entrar el botalón de foques, botavaras y botes de los pescantes, á bracear sus vergas y á poner las defensas necesarias por la parte de tierra para evitar averías en los muelles y á los bu-[illegible] atracar.

[illegible] atracarán á los muelles de modo que no [illegible] alguna á las obras. Si á pesar de esto [illegible] Director lo advertirá al Capitán del

Art. 17. No se permitirá el tránsito público dentro de los almacenes, tinglados y espacios cerrados de la zona marítima especial del puerto sin permiso de la Junta y del Ingeniero Director del mismo, el cual concederá autorización en la forma más apropiada para que los operarios, vehículos y cuantas personas intervengan en las operaciones comerciales del puerto puedan circular libremente y acreditar sus respectivas ocupaciones en el mismo.

Art. 18. Las embarcaciones no podrán amarrarse más que á las argollas, norays y bolardos establecidos en los muellos y los sitios que al efecto se designe por el Capitán del Puerto.

Art. 19. El sitio de atraque en los muelles para el embarque y desembarque de mercancías se designará por el Ingeniero Director al Capitán del Puerto para que éste pueda ordenar los atraques y desatraques de los buques y su amarre ó desamarre debidamente; y puedan entregarse las papeletas á que se refieren los artículos 20 y 21, entendiéndose que las operaciones de incumbencia del Ingeniero á que éste se refiere son en los muelles.

Art. 20. Por riguroso orden anotará el Capitán del Puerto en un libro registro, las peticiones que se le dirijan para el atraque de los buques, el cual se concederá asimismo por el orden estricto de entrada después de haber cumplido las prescripciones de Sanidad.

Este libro se hallará á disposición de todos los interesados para su examen y comprobación.

Los capitanes, consignatarios ó agentes autorizados de los buques, solicitarán del Capitán del Puerto, por medio de papeleta impresa, el permiso de atraque á los muelles, consignando en ella el nombre y eslora del buque, toneladas de registro, clase del cargamento y nombre del consignatario.

Art. 21. Al conceder el Capitán del Puerto los permisos de atraque, entregará á cada capitán ó á sus representantes, una papeleta, en la que conste, conforme al artículo 19, el sitio que se le destine, el número de días que podrá utilizar para la descarga, y el espacio que podrá ocupar en los muelles con las mercancías descargadas.

La indicada papeleta se presentará al Ingeniero Director para las operaciones que son de su incumbencia, el cual no autorizará ninguna operación sin la presentación y de acuerdo con dicha papeleta.

Art. 22. Cuando se creyese conveniente á juicio del Capitán del Puerto, correr á uno ó más buques de los atracados en los muelles para hacer sitio á otro, dicha autoridad lo ordenará á los respectivos capitanes ó patrones de los buques, dando de ello conocimiento al Ingeniero Director para los efectos que proceda en el muelle.

Los gastos de remoción por este concepto irán de cargo del capitán ó patrón de los buques ó consignatario de los mismos que hubiese solicitado el atraque que la motive.

El capitán ó patrón de un buque que contraviniese estas disposiciones deberá pagar una multa de 25 á 100 pesetas, según las circunstancias, además del castigo á que se hubiese hecho acreedor con arreglo á las ordenanzas del Puerto.

Art. 23. El tiempo que cada buque podrá permanecer atracado, será variable según el número de toneladas de registro, la clase de cargamento y forma del atraque con arreglo al cuadro establecido por el Gobernador civil de la provincia á propuesta de la Junta y de acuerdo con el Ingeniero Director.

El Capitán del Puerto podrá conceder prórroga en los atraques, dando cuenta al Ingeniero Director de las Obras.

Los buques no podrán permanecer atracados á dichos muelles si de un modo continuo no están practicando operaciones normales de carga y descarga. Unicamente podrán éstas suspenderse en los días festivos y en los que por causa del tiempo y otras cualesquiera de fuerza mayor se suspendan las operaciones del tráfico en el puerto cuando así se ordene por el Capitán del mismo.

En estos casos no se computarán los días perdidos para la expiración del plazo señalado.

Art. 24. A pesar de lo dipuesto por el artículo anterior, podrá el Capitán del Puerto ordenar el desatraque de todos aquellos buques que á su juicio y con indebida permanencia, causen perjuicio notorio á un tercero.

Art. 25. Mientras no haya espacio suficiente en los muelles para permanecer atracados á los mismos todos los buques, será obligatorio para los capitanes verificar su desatraque en cuanto termine la faena de carga ó descarga, aún cuando no haya terminado el plazo que al efecto haya sido señalado, en el concepto de que no haciéndose así, habrá de pagarse un impuesto de ocupación de 10 céntimos de peseta diarios por tonelada de registro no existiendo barcos en espera de hacer operación, en cuyo caso, bajo ningún concepto se consentirá la permanencia de buques que hayan terminado las suyas.

Del indicado impuesto ingresará en la Caja de la Junta de Obras del Puerto, mediante el oportuno recibo, la parte correspondiente de conformidad con el artículo 55 de este Reglamento.

Art. 26. Los capitanes están obligados, si así se les ordena por el Capitán del Puerto antes de atracar su buque al muelle para cargar ó descargar, á entrar el botalón de foques, botavaras y botes de los pescantes, á bracear sus vergas y á poner las defensas necesarias por la parte de tierra para evitar averías en los muelles y á los buques, á cuyo costado deban atracar.

Art. 27. Los buques se atracarán á los muelles de modo que no puedan causar daño ni avería alguna á las obras. Si á pesar de esto pudieran causarle, el Ingeniero Director lo advertirá al Capitán del

Puerto para que adopte las medidas que procedan á fin de evitarlo, ó se aplique en caso que proceda, lo prescripto en el artículo 34 de la vigente Ley de Puertos y en el correspondiente de su Reglamento.

Art. 28. Cuando los buques causaren desperfectos á las obras del Puerto se formará por la jurisdicción de Marina el oportuno expediente para resolver lo que en cada caso hubiese lugar.

Para ello dará el Ingeniero Director inmediato conocimiento del daño causado á la Capitanía del Puerto.

Dicha Capitanía no despachará buque alguno que no haya satisfecho los derechos que debe abonar por arbitrios, servicios prestados, impuesto de ocupación ó cualquier otro que proceda, ínterin no acredite haberlos satisfecho según la nota correspondiente del Ingeniero Director ó delegado de éste de acuerdo con la Junta.

Art. 29. Los capitanes, consignatarios ó comerciantes que deseen un sitio especial en los muelles para depositar mercancías que deban embarcarse, harán la petición al Ingeniero Director, quien les designará el sitio donde deban efectuar las operaciones, si lo hubiera disponible. Los que depositen mercancías en los muelles ó tinglados sin permiso del Ingeniero Director, de acuerdo con la Junta, á más de satisfacer el impuesto de 10 céntimos de peseta por metro cuadrado de ocupación y por día, incurrirán en la multa de 10 á 25 pesetas, de cuyo impuesto ingresará en la Caja de la Junta de Obras del Puerto la parte correspondiente, de conformidad con el artículo 55 de este Reglamento.

Art. 30. Las mercancías de todas clases que se descarguen y depositen en los muelles ó tinglados actuales, habrán de ser retiradas de ellos en el preciso término que se les hubiese fijado por el Ingeniero Director de acuerdo con la Junta, exceptuándose únicamente los casos de fuerza mayor debidamente justificados.

Los infractores pagarán por cada 24 horas, después de la expiración de dicho plazo, 10 céntimos de peseta diarios por metro cúbico en los actuales tinglados, ó metro cuadrado en los muelles abiertos y demás espacios disponibles, y además un aumento de 25 por 100 por cada día que transcurra, cuyo aumento será de 20 por 100 diario, transcurridos los 10 primeros días.

No se permitirá el levante de las mercancías sin haber satisfecho el importe de los indicados arbitrios.

Art. 31. Los dueños de las mercancías cuidarán de que la Aduana les haga el despacho con tiempo necesario á fin de que puedan levantarlas de los muelles y tinglados en el plazo fijado en este Reglamento sin que la demora en el despacho de la Aduana pueda servir de excusa para eludir el pago por ocupación de superficie, y el de las penalidades establecidas para los que falten á esta obligación.

Art. 32. Cuando no estuviesen despachadas las mercancías por el

ramo de Aduanas, hubiese transcurrido con exceso el plazo para retirarlas y constituyeran un estorbo para el tráfico, el Ingeniero Director dará cuenta á la Junta para que ésta lo comunique al Administrador de la Aduana á fin de que autorice el levante de las mismas, y en caso de obtener la autorización necesaria, las trasladará á lugar seguro á costa del dueño, para lo cual facilitará la Junta sitio y medios de transporte, quedando depositadas por cuenta y riesgo del mismo dueño, quien no podrá disponer de ellas sin el previo pago de las responsabilidades á que resultase obligado.

Después de transcurrido el plazo de tres meses sin haber sido recogidas ó antes si á juicio del Ingeniero Director de acuerdo con la Junta de Obras del Puerto corriesen riesgo de averiarse dichas mercancías, se tendrán por abandonadas y podrá la Junta del Puerto proceder á su venta en pública subasta, reteniendo de su precio la parte necesaria para cubrir las responsabilidades que se adeuden y gastos ocasionados, ingresando el resto en la Caja de Depósitos á disposición del interesado. (R. O. de Hacienda de 5 de febrero de 1900).

Art. 33. Todas las mercancías que no deban reconocerse y despacharse en los muelles por la Aduana, se levantarán á medida que se desembarquen, y el que faltare á estas prescripciones, dejando en el muelle por todo el día siguiente algún depósito, satisfará un impuesto de ocupación en la misma forma prescripta en los artículos 25, 29 y 30, quedando también sujetas á lo demás que en los mismos se prescribe.

Art. 34. No obstante lo dispuesto en el precedente artículo, el carbón mineral, por sus especiales condiciones, deberá forzosamente levantarse dentro de las 48 horas de haber sido descargado en tanto no se hayan construído locales apropiados para su depósito y custodia.

Art. 35. Las mercancías y efectos que se depositen en los muelles y se embarguen por los Tribunales de Justicia, ó cuya propiedad se dude ó se litigue, estarán sujetas á las mismas reglas que las demás en cuanto al pago de los derechos de superficie ocupada, sin perjuicio de trasladarse á lugar seguro por mandato de la Junta, á propuesta del Ingeniero Director, previa anuencia de la Autoridad competente.

Art. 36. En ningún paraje de los muelles ni de los terrenos de la zona marítima que no sean designados al efecto, se permitirá aserrar maderas, calafatear embarcaciones, ni establecer talleres de ninguna clase.

Los que faltaren á estas disposiciones incurrirán en la multa de 10 pesetas, sin perjuicio de hacer desaparecer inmediatamente la causa de la infracción, y pasados tres días sin verificarlo, se aplicará

por asimilación el procedimiento establecido en el artículo 32. La imposición de dichas multas se hará previa denuncia á la Capitanía del Puerto, la cual incoará el expediente que proceda, de no satisfacerse aquéllas.

Art. 37. Queda prohibido el transportar por las escaleras de los muelles, equipajes ú objetos que no puedan llevarse á hombros, así como el interceptar el paso por ellas, amarrar cabos, bañar animales ó practicar cualquiera otra operación extraña al movimiento ó circulación del embarque ó desembarque de personas.

Las infracciones á este artículo se corregirán con una multa de 2 á 5 pesetas.

Art. 38. Queda terminantemente prohibido, sin autorización del Ingeniero Director, depositar sobre las vías de tránsito toda clase de mercancías y objetos aún cuando sólo sea provisionalmente ó por poco tiempo, así como dejar sobre los muelles cabrias, palancas, tablones, encerados, romanas y balanzas que puedan necesitarse en algún caso, las que se retirarán inmediatamente cuando cese su empleo, no permitiéndose tampoco arrastrar palancas, maderas ni objeto alguno de mucho peso sobre los muelles y sus pavimentos.

Los que faltaren á estas prescripciones serán multados con 5 pesetas, además de pagar el daño que causaren.

Art. 39. Si algún buque arribase al puerto con grandes averías, viéndose obligado á descargar la mercancía para reembarcarla después, se le designará el sitio que sea posible para ello, debiendo reembarcarla una vez remediadas aquéllas, previo informe del Capitán del Puerto, si el buque fuese español, y de acuerdo con el Cónsul correspondiente, si fuese de otra nacionalidad.

Dada la orden correspondiente al reembarco de la mercancía, si no lo verificase en el término de 8 días, pagará el buque un alquiler de 10 céntimos de peseta por metro cuadrado y día.

Si después de cumplidos los requisitos y plazos antedichos no se levantase el cargamento del buque, se procederá á la formación del expediente para resolver lo que con sujeción á la Ley y Código de Comercio correspondiera.

Art. 40. Se prohibe descargar sobre los muelles, piedras, metales ó mercancías que puedan causar daño á la fábrica y pavimentos, sin colocar debajo tablones para evitarlo, así como tampoco se permitirá la descarga de tierras, arenas ó materiales menudos sin las debidas precauciones, imponiéndose una multa de 5 á 10 pesetas á los contraventores.

Art. 41. Todas las mercancías inflamables ó peligrosas para la seguridad pública, serán descargadas únicamente en los sitios precisamente señalados, no permaneciendo en los muelles más que el tiempo absolutamente necesario para el desembarco, verificándose éste con las debidas precauciones.

La pólvora, dinamita y otros explosivos únicamente desembarcarán en los sitios especiales previamente designados, no permitiéndose por ningún concepto el verificarlo en otro lugar distinto.

Art. 42. De las infracciones de policía por razón de los depósitos de mercancías en los muelles, serán responsables las mismas mercancías y los que resulten ser sus dueños.

Art. 43. Queda terminantemente prohibido encender fuego en los muelles fuera de los sitios que se designen expresamente para ello, y á la distancia de 10 metros cuando menos de todo depósito de mercancías, así como también llevar luces sin farol con cristales por dichos parajes.

Los infractores pagarán la multa de 5 á 25 pesetas, además de procederse contra ellos en la forma á que haya lugar.

Art. 44. Todo aparato, mercancía ú objeto de cualquier clase que se hallare sobre la zona marítima y cuyo dueño no pareciese, se depositará en lugar seguro durante 10 días. Pasado este plazo sin haberse presentado los interesados á recogerlos y pagar previamente el coste de la operación y almacenaje, se publicará por el Presidente de la Junta, á propuesta del Ingeniero Director, un edicto en el «Boletín Oficial» de la provincia y en los periódicos locales, advirtiendo que se considerarán abandonados y podrá procederse á su venta ó aprovechamiento para otros 10 días.

En ningún caso se admitirá al interesado reclamación por perjuicio ó deterioro que el objeto ó mercancía haya sufrido.

Art. 45. Cuando la conveniencia general del servicio lo reclame, podrá el Gobernador de la provincia, de acuerdo con la Junta de Obras, autorizar el establecimiento de kioscos fijos ó de alguna barraca provisional para un objeto determinado, adjudicando el servicio en pública licitación, cuyo producto ingresará en los fondos de las Obras del Puerto.

Art. 46. No se permitirá la colocación de ningún objeto saliente, apoyado, colgado ni sostenido fuera de la alineación ó paramentos de los edificios, cobertizos ó barracas.

Los que faltaren á esta regla pagarán de 2 á 5 pesetas diarias á juicio de la Junta previo informe del Ingeniero Director, pudiendo duplicarse dicha suma en caso de incumplimiento de la orden de retirarlos.

Art. 47. Se designarán sitios por el Ingeniero Director, de acuerdo con la Junta, oyendo al Capitán del Puerto, para depósito especial de palos de barcos, servicio de astillero y otros análogos, así como para varaderos de lanchas y botes mediante el abono de un alquiler de ocupación que señalará la Junta de Obras del Puerto con arreglo á una tarifa general que oportunamente fijará.

Art. 48. También se destinará uno ó dos sitios designados por el

Ingeniero Director, oyendo al Capitán del Puerto, para el depósito de lastre, mediante el abono de un alquiler por ocupación, que la Junta de Obras del Puerto señalará cuando acuerde sacarlos á público concurso,

Art. 49. Igualmente señalará la Junta las cantidades que habrán de satisfacer los barcos-pontones, los flotadores y balsas que de una manera permanente se estacionen dentro del Puerto, así como los arbitrios que acuerde establecer sobre los remolcadores, barcos lastreros, aljibes flotantes, barcazas de transporte y demás embarcaciones análogas, con excepción de los yats y botes de transporte y servicio de viajeros, sometiendo los reglamentos y tarifas correspondientes á la aprobación del Gobernador, de acuerdo con el R. D de 8 de junio de 1900.

Art. 50. No se permitirá marchar á los carros y vehículos de todas clases por otros sitios que por las vías destinadas á su tránsito. Los carros y vehículos de una caballería serán conducidos del diestro en el momento que entren en los tinglados y durante su permanencia en los mismos, y los que sean arrastrados por dos ó más caballerías deberán llevar un conductor para la guía cuando vayan á la larga, además del arriero.

Los que suban á las aceras, á los sitios destinados á depósito, los que se atravesaren interrumpiendo el tránsito, los que se estacionen, detengan ó aglomeren, no estando cargando ó descargando; los que corran, suelten el ganado ó causen cualquier impedimento á la circulación general, incurrirán en la multa de 5 á 10 pesetas, aparte de reparar el daño material que á las obras hayan causado.

Art. 51 Todo el que causare daño de cualquier especie en los diques, escolleras, muelles, pavimentos, tinglados, fuentes ó en cualquiera de las obras de la zona marítima; ensuciare, rayare los paramentos, trazare inscripciones, hiciere aguas mayores ó menores fuera de los sitios destinados á este objeto; practicare cualquier trabajo dentro de la zona marítima, no comprendido en los artículos anteriores y perjudicial á la policía y buen orden, ó invadiere sitios vedados al público, incurrirá en la multa de 2 á 10 pesetas, además de resarcir el daño causado cuando lo hubiere. En caso de insolvencia de los multados, se pasarán las correspondientes denuncias á la autoridad judicial competente para que imponga el arresto correspondiente á los infractores.

Art. 52. Si existiere alguna propiedad particular dentro de la zona marítima, estará sometida en absoluto á las reglas precedentes de policía mientras no se proceda á su expropiación.

Art. 53. No se consentirá dentro de la zona marítima edificación alguna particular, no pudiendo variarse las existentes sin autorización del Gobernador civil de la Provincia de acuerdo con la Junta de Obras del Puerto.

Los que emprendieren dichas variaciones incurrirán en la multa de cincuenta pesetas, obligándoles el Gobernador á deshacerlas inmediatamente para dejar las cosas en su primer estado.

CAPÍTULO III

Del procedimiento para la exacción de multas y cobro de arbitrios

Artículo 54. Los que faltaren de palabra ú obra á los empleados ó dependientes de la Junta, se pondrán á disposición de la autoridad judicial á que corresponda, considerándose para estos casos á los guardamuelles como guardas jurados.

Art. 55. Todas las multas que se impongan se harán efectivas sin excepción alguna, en papel de pagos al Estado, y de su importe tendrá derecho á percibir la Junta del Puerto con arreglo á lo dispuesto por R. O. de 22 de enero de 1896, las dos terceras partes, de las cuales se asigna un 15 % á los guardamuelles denunciadores, y un 25 % á la autoridad que imponga la multa, entregándose al Asilo Naval de la ciudad, la mitad del 60 % restante que le fué concedida por R. O. de 28 de junio de 1886. La otra mitad ingresará en la Caja de la Junta con destino á las obras del Puerto.

Correrá á cargo del empleado Pagador de la Junta el cuidar de todas las operaciones referentes á la liquidación y cobro de la Tesorería de Hacienda de la cantidad importe de las dos terceras partes de las mencionadas multas.

Art. 56. Las cantidades que con arreglo á este Reglamento tuvieran que satisfacerse en concepto de ocupación lineal de muelle, tinglados, espacios abiertos ó por depósitos, almacenaje ú otros análogos autorizados, se pagarán en la Caja de la Junta del Puerto, en la que existirá un libro talonario para expedir el número de talones necesarios á fin de que el ocupante ó usuario en su caso, acredite ante la autoridad competente el ingreso en la Caja de la Junta de Obras del Puerto del importe de su responsabilidad por dicho concepto. La mitad de estos talones quedará, por consecuencia, en poder del interesado, y la otra mitad servirá como justificante del cobro.

Art. 57. El Gobernador procederá con arreglo á sus atribuciones, contra los que retrasaren el pago de los arbitrios é impuestos y multas, ó contra los insolventes, para no dejar impune ninguna infracción; sin perjuicio de que toda cantidad que no se pagare dentro el tercer día de su imposición, llevará consigo un 1 % de aumento diario.

Art. 58. No se admitirá reclamación alguna contra la imposición de las multas, sin justificar haberlas previamente satisfecho, al igual que en su caso, las cantidades que en concepto de depósito ó almacenaje ú otros arbitrios correspondiera.

Dichas reclamaciones deberán formularse ante el Gobernador, quien podrá delegar en la Junta de Obras, la que resolverá de plano sin ulterior apelación.

CAPÍTULO IV

De las autorizaciones para trabajos y colocación de artefactos

Artículo 59. Cuando un particular ó Compañía deseare establecer algún aparato para facilitar las maniobras de las mercancías ó para las operaciones en que intervenga la Aduana, acudirá al Gobernador, quien de acuerdo con la Junta de Obras del Puerto podrá otorgar el permiso con carácter provisional.

Las concesiones definitivas ó permanentes serán de la exclusiva competencia del Ministro.

Art. 60. Para ejecutar cualquiera obra ó trabajo de carácter provisional ó temporal en la zona marítima, se necesita autorización previa del Gobernador ó del Ayuntamiento, cuando se pretenda ejecutarla en la vía que el municipio tiene á su cargo, cuyas autoridades autorizarán de acuerdo con la Junta de Obras y en todo caso, oyendo al Ingeniero Jefe de la provincia y á la autoridad de Marina, quedando reservada al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas cualquiera autorización de carácter definitivo ó permanente.

CAPÍTULO V

De la habilitación de muelles

Artículo 61. El Gobernador de la provincia, á instancia y de acuerdo con la Junta de Obras del Puerto, y oyendo en una sesión previamente convocada, al Administrador de Aduanas, al Capitán del Puerto, al Jefe de Obras públicas de la provincia, al Director de Sanidad Marítima, al Presidente de la Cámara de Comercio y al Director facultativo de las Obras, designará el destino que provisional ó definitivamente deba darse á cada muelle.

Del acuerdo que se tome en dicha sesión se levantará la oportuna acta por el Secretario de la Junta de Obras del Puerto, firmándola todos los concurrentes y pasando de ella una copia autorizada por el Gobernador y el Secretario á las autoridades mencionadas, para su debido cumplimiento en lo que á cada una concierne.

Artículo adicional.—Cuando estén terminados en una parte importante los nuevos muelles y tinglados en vía de construcción y en disposición de funcionar los diversos servicios á los mismos inheren-

tes, se formará el Reglamento y Tarifas correspondientes, sometiéndose á la aprobación del Gobernador civil, de acuerdo con el R. D. de 8 de junio de 1900.

Barcelona, 22 de diciembre de 1903.

B.—Reglamento administrativo de los Almacenes generales de Comercio de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona.

CAPÍTULO I

De los Almacenes generales de Comercio

Artículo 1.° La Junta de Obras del Puerto de Barcelona establece en el edificio levantado en el muelle de Pescadores, el servicio de Almacenes generales de Comercio para las mercancías de cualquier procedencia que cumplidos los requisitos aduaneros sean de libre circulación dentro de la Península.

Dicho servicio, organizado exclusivamente en beneficio del comercio, se llevará de manera que facilite todas las operaciones de almacenaje autorizadas por los Reglamentos vigentes, cubriéndose los gastos con los ingresos de la instalación.

Art. 2.° El funcionamiento administrativo de los Almacenes generales de Comercio, se regulará en su totalidad por el Código de Comercio y el presente Reglamento.

Art. 3.° El régimen aduanero de los Almacenes se atemperará para la designación y almacenaje de mercancías extranjeras importadas por mar y de las nacionales introducidas en la misma forma ó procedentes del interior destinadas á la exportación, á lo que disponga el Excmo. señor Ministro de Hacienda y en su caso la Dirección General de Aduanas.

A fin de facilitar la acción fiscal en los Almacenes, el personal afecto al mismo, coadyuvará al mejor servicio aduanero, dentro de las prescripciones que se dicten y permite el presente Reglamento.

CAPÍTULO II

De las mercancías

Artículo 4.° A medida que lo demande el comercio y haya local disponible, se recibirán las mercancías autorizadas que no sean contumaces, explosivas ó peligrosas y cuyo depósito no esté prohibido por las leyes y disposiciones vigentes.

Podrán ser rechazadas por el Administrador, además, las que por su estado ó condiciones se consideren perjudiciales ó inconvenientes para las ya almacenadas.

Art. 5.º Los solicitantes recusados podrán presentar sus quejas por escrito ante la Dirección de los Almacenes generales de Comercio, la cual, previos los informes que estime convenientes, resolverá de plano en definitiva.

Art. 6.º Las demandas de admisión serán impresas con arreglo á un modelo aprobado por la Dirección y llevarán la firma del solicitante.

Art. 7.º Ninguna de las mercancías que en virtud de los artículos anteriores tenga derecho á su permanencia en los Almacenes generales de Comercio podrá ser recusada, y, si por falta de local no pudiera cumplirse esta condición, se respetará rigurosamente el turno de prelación en los pedidos siempre que se trate de mercancías disponibles.

Al efecto se llevará un libro-registro de pedidos, que estará siempre á disposición de los interesados, en el que se anotará diariamente cuantos se presenten por su orden.

Art. 8.º Cuando haya local disponible pero insuficiente para almacenar el total de mercancías pertenecientes al primer peticionario que le corresponda en turno, se comunicará verbalmente al mismo, quien podrá optar en el acto entre la utilización inmediata de dicho local ó perder el turno de prelación.

Art. 9.º Los plazos de ocupación de locales comenzarán desde el preciso instante en que se ponga á disposición del solicitante, quien al propio tiempo deberá abonar la cuota correspondiente al período mínimo de almacenaje prefijado.

El plazo del depósito de las mercancías se considerará extinguido en el mismo día en que termine su extracción parcial ó total.

Art. 10 La custodia de las mercancías principiará siempre en el momento de recibirlas los empleados de los Almacenes generales de Comercio y terminará al entregarlas la Administración á los depositantes.

Art. 11. Los daños y perjuicios y otras consecuencias resultantes de falsas, equivocadas, inexactas ó incompletas declaraciones respecto á la clase de mercancías que se entreguen en depósito ó al contenido de los bultos, serán en todo tiempo de la responsabilidad del usuario.

El Administrador estará siempre facultado para abrir los bultos, envases, cajas, envolturas, etc., que le ofrezcan dudas sobre exactitud en las declaraciones, debiendo separarse inmediatamente á costa del usuario las mercancías peligrosas, sin perjuicio de pasar aviso á la autoridad competente respecto de aquellas que estuviesen sujetas

á disposiciones especiales, á fin de que se les dé el destino que corresponda.

La apertura y reconocimiento de dichos bultos ó envases podrá presenciarla el interesado, previo aviso por escrito que se le pasará, pero, en caso de incomparecencia en el día y hora señalados, se llevarán á efecto dichas operaciones por el Administrador ante tres testigos que suscriban la correspondiente acta.

Art. 12. Las mercancías que se presenten á depósito deberán hallarse en buenas condiciones y con envases apropiados, á menos que tengan que ser almacenadas á granel.

Los defectos y deficiencias en el acondicionamiento de las mercancías deberá subsanarlos el usuario, á cuyo efecto se le invitará oportunamente, y si no lo hiciese se recibirán los géneros con las reservas que procederán y á riesgo del mismo, á juicio del Administrador y previa constancia en los resguardos de depósito.

Si el deterioro de envases exigiere imperiosamente su reparación, se llevará á efecto por orden del Administrador á costa y riesgo del depositante en el caso de que éste no conteste en seguida á la invitación que al efecto se le haga, ó no hubiese tiempo para esperar dicha contestación.

Art. 13 Los Almacenes generales de Comercio no responderán en ningún caso ante los depositantes, de la clase, peso, medida ni estado de las mercancías y sí solo del número de bultos conforme á sus marcas.

Art. 14. Si alguna de las mercancías que se consideran admisibles, no estuviese comprendida en la Tarifa general de los Almacenes generales de Comercio, se le aplicará la más similar. Caso de ofrecer dificultades será comprendida en la Tarifa especial por día y metro cuadrado, sin perjuicio de que, para casos análogos ó sucesivos, la Dirección resuelva lo procedente.

Art. 15. Las mercancías depositadas responderán siempre con preferencia á cualquier otra obligación, de los gastos que por todo concepto hayan hecho con ocasión de su almacenaje y de los daños y perjuicios que hubiesen ocasionado durante el mismo, no pudiendo ser extraídas sin que previamente hayan sido satisfechos, si lo juzga conveniente el Administrador.

Art. 16. Las mercancías que vayan á los Almacenes generales de Comercio por la vía terrestre, deberán entrar por las puertas designadas al efecto y ser descargadas al pie de los ascensores ó en el sitio y forma que la Administración ordene y á medida que ésta lo autorice.

Art. 17. Mientras no se construyan los proyectados muelles contiguos á los Almacenes generales de Comercio se permitirá la carga y descarga de barcazas atracadas al mismo, utilizando las grúas y

demás aparatos establecidos, pero sujetándose rigurosamente los depositantes á los turnos y órdenes que dicte el Administrador para este servicio. Estas operaciones sólo podrán verificarlas los empleados ó peones de los Almacenes generales de Comercio, pagando los depositantes lo que por Tarifa les corresponda.

Cuando se construyan dichos muelles ó se monten nuevos aparatos, se reglamentará su uso y establecerán las tarifas correspondientes.

Art. 18. Los depositantes no tendrán derecho á que sus operarios penetren en el interior de los Almacenes generales de Comercio para llevar los géneros al Almacén que se les designó, ni estibarlos, cuyas operaciones correrán á cargo de la Administración y del personal á sus órdenes, como asimismo la recepción de las mercancías en los muelles nuevos anexos al Almacén para su introducción en el mismo.

Art. 19. El peso máximo de las estibas en cada almacén, no podrá exceder en punto alguno de 1,300 kilogramos por metro cuadrado.

Cuando por conveniencia del usuario no fuera dable alcanzar la altura reglamentaria de la estiba, que se especificará debidamente para cada clase de mercancías, las tarifas corrientes del almacenaje se substituirán por la Tarifa especial de que habla el artículo 14.

Art. 20. Las cajas ó envases vacíos que no constituyan por sí propios objeto de depósito, deberán retirarse indispensablemente dentro del plazo que fije el Administrador.

Pasado dicho plazo se venderán ó inutilizarán á juicio del Administrador y sin formalidad ninguna. El usuario no tendrá derecho á formular reclamación alguna y sí sólo á percibir lo que hubiese producido la venta, caso de haberse enajenado, deducidos gastos. Dicho usuario deberá satisfacer el coste del arrojo ó inutilización, cuando se hubiese decretado por la Administración.

Art. 21. Todas las mercancías entradas en depósito, pagarán el almacenaje por quincenas, aunque estuviesen menos tiempo depositadas, agregándose en la primera quincena el gasto de entrada y estiba, así como el del seguro, si lo hubiere, y en la salida los de desestiba, entrega y demás que resultaren.

Se pasará quincenalmente por la Administración nota detallada á los depositantes de los gastos de todo género que deben satisfacer á medida que vayan ocurriendo

Los recibos serán cortados de un libro talonario.

Art. 22. Caso de no satisfacer el depositante las cuotas quincenales de almacenaje y demás gastos y de no presentarse á recoger su mercancía, transcurrido el tiempo que se le haya señalado por el Administrador, se entenderá que hace abandono de los géneros, renun-

ciando por modo absoluto á todo derecho á reclamación, y se procederá á la venta de los mismos en pública subasta, reservándose el producto líquido de los mismos, deducidos los gastos ocasionados.

La indicada subasta, previa la publicidad necesaria en el *Boletín Oficial* de la provincia y en dos diarios de la localidad, la hará el Administrador con intervención de Corredor colegiado.

Art. 23. Igual disposición se tomará en caso de que la mercancía depositada corra inminente riesgo de averiarse y el depositante no proceda á retirarla dentro del plazo que, previo aviso escrito dejado en su domicilio, si fuese conocido, señale el Administrador.

Art. 24. Serán rechazadas las mercancías cuyo peso ó volumen exceda de los reglamentos para el uso de los aparatos de que se hallen dotados los Almacenes generales de Comercio.

Art. 25. Tendrán entrada en el local donde estén sus mercancías el depositante, ó quien lo represente, para presenciar las operaciones de entrada y salida de Almacenes, para sacar muestras ú otros casos en que sea conveniente á juicio del Administrador.

Previa autorización del mismo, y pago de los derechos de la Tarifa especial de que habla el artículo 14, se permitirá á los depositantes de mercancías, siempre que haya sitio disponible, que verifiquen ciertas manipulaciones de limpia, embalaje, envase, selección, etc., á presencia de un delegado del Administrador ó mediante su consentimiento si el local fuese independiente.

Art 26. Los interesados no tendrán derecho á que las operaciones en los Almacenes generales de Comercio se realicen en días y horas distintas de las fijadas á las demás faenas ordinarias del Puerto, pero sí á que se efectúen con la debida rapidez, produciendo en caso contrario su queja ante la Dirección para que ésta pueda con brevedad corregir las deficiencias.

La Dirección publicará un horario de servicio que se fijará en sitio visible para el público.

Art. 27. Los daños ó pérdidas que experimenten las mercancías en caso fortuito ó de fuerza mayor, así como terremotos, asientos de la construcción, guerras, revoluciones, órdenes y disposiciones de las autoridades, etc., serán siempre de cuenta y riesgo de los depositantes.

Art. 28. Se pondrá á disposición de los depositantes un libro de reclamaciones, foliado, sellado y autorizado por la Dirección para que puedan consignar las que estimen convenientes al mejor servicio. Dicho libro será fiscalizado por la Dirección en sus periódicas reuniones, á fin de que tome las medidas que estén á su alcance ó proponga á la Junta las que estime conveniente.

Art. 29. Un reglamento interior regulará la descarga y entrada de las mercancías, su carga y salida, el funcionamiento de los ascenso-

res, el procedimiento en las estibas y demás operaciones de movimiento de mercancías y almacenaje.

CAPÍTULO III

De las Tarifas

Artículo 30. Habrá una Tarifa general para las diversas clases de mercancías comprensiva de las distintas operaciones que exige el almacenaje de las mismas y otra Tarifa especial basada en metros cuadrados de superficie de ocupación para los casos á que se refieren los artículos 14 y 19.

Art. 31. Bienalmente, previo informe de la Dirección, la Junta de Obras hará una revisión de Tarifas á fin de armonizar los ingresos con los gastos de los Almacenes generales de Comercio para que nunca pese sobre las mercancías depositadas más que una tarifa mínima y necesaria para atender á los gastos de Administración, seguro, peonaje, custodia, etc., de mercancías, conservación y seguro del edificio, maquinaria y utensilios para el funcionamiento del mismo.

CAPÍTULO IV

De los Seguros

Artículo 32. Siempre que lo solicite el usuario, serán aseguradas las mercancías entradas en Almacén, por cuenta del mismo usuario mediante el pago de lo que corresponda con arreglo á la Tarifa de Seguros contra incendios que irá englobada con la Tarifa general de almacenajes y servicios.

Art. 33. El Administrador, á nombre de la Junta de Obras del Puerto, cubrirá el riesgo de incendio de las mercancías depositadas en los Almacenes por medio de pólizas de Compañías respetables, nacionales ó extranjeras, designadas por la Junta, que se dediquen especialmente á este negocio, por una cantidad en relación con el valor de los seguros solicitados por los usuarios.

Estos tendrán derecho á saber cuáles son las Compañías que cubren el citado riesgo y las condiciones de sus pólizas, dándose por conformes con ella al presentar la solicitud de seguro.

Art. 34. El mismo Administrador, á nombre de la Junta de Obras del Puerto, gestionará el cobro de las averías y pérdidas ocurridas en caso de siniestro, por cuenta de los interesados, abonándoles, después que lo haya realizado, lo que corresponda á cada uno con el V.º B.º de la Dirección, y no tendrá por tanto, la Junta de Obras del Puerto ni la Dirección, otra responsabilidad que la de hacer el reparto debido de la indemnización cobrada.

Art. 35. El Administrador cuidará bajo su responsabilidad, de que se halle constantemente cubierto el valor total solicitado por los usuarios por medio de las pólizas de seguro de que se ha hecho mención.

Art. 36. Todo usuario tendrá derecho á cubrirse de tales riesgos en la forma y con las Compañías de seguros que estime convenientes, facilitándole la Administración de los Almacenes todos los medios de investigación necesarios para este objeto.

CAPÍTULO V

De los Resguardos de Depósitos

Artículo 37. A solicitud de los depositantes se emitirán resguardos ó warrants por el total ó por una parte de las mercancías almacenadas en los Almacenes generales de Comercio peritadas que sean por Corredor colegiado.

Art. 38. Los resguardos ó warrants serán nominativos ó al portador, según solicitud del depositante, y negociables conforme prescribe el Código de Comercio en sus artículos 193 á 198 inclusive.

Art. 39. La expedición de los resguardos ó warrants se regulará por lo dispuesto en dicho Código y las formalidades que establezca la Dirección, debiendo estar suscritos éstos por el Administrador y uno de los vocales de la Dirección.

Art. 40. Si el resguardo ó warrant fuese solamente por una parte de la mercancía depositada en una pila ó á granel, deberá separarse ésta convenientemente y reapilarse en caso de que se deseara cambiar el warrant por otro de mayor cantidad, debiendo abonarse por estos trabajos los gastos extraordinarios correspondientes según Tarifas.

Art. 41. Los resguardos ó warrants no podrán expedirse por un plazo menor de tres meses.

Art. 42. Toda transferencia de resguardos ó warrants nominativos deberá ser comunicada al Administrador para el debido registro, debiendo exhibirse el documento en la primera transferencia á fin de evitar retrasos en el recibo de las mercancías.

Art. 43 Los perjuicios y retrasos que se deriven de la pérdida del resguardo ó warrant ó de que no haya sido consignado á quien corresponda en tiempo oportuno, vienen á cargo del depositante de las mercancías.

Art. 44. El Administrador y todos los dependientes y empleados á sus órdenes, y en lo que á cada uno incumba, serán responsables ante la Dirección y la Junta de Obras del Puerto de la custodia de las mercancías por que se expidan warrants, así como de las afectas á los demás recibos de depósito hasta su cancelación.

C.—REGLAMENTO PARA EL SERVICIO DEL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE

Artículo 1.º El uso del dique se concederá á los buques de vela y de vapor nacionales y extranjeros de peso y dimensiones compatibles con su potencia y capacidad, bajo las reglas y con sujeción á las tarifas comprendidas en el presente Reglamento.

Art. 2.º Los capitanes, armadores, consignatarios y cualquier otro interesado, para obtener la entrada de un buque, deberán presentar en las oficinas de la Administración de la Junta del Puerto un pedido firmado y redactado según el modelo A, entregando al mismo tiempo como fianza en la Caja de la propia Junta, veinte céntimos de peseta por cada tonelada de arqueo del barco.

Dicho depósito no podrá ser inferior á cien pesetas cualquiera que sea el tonelaje de la embarcación.

Estarán dispensadas de la obligación de constituir depósito, las embarcaciones del Estado y las fletadas por el Gobierno.

El tonelaje declarado deberá ser el bruto total según el registro del Lloyd ó justificarse con la presentación de los documentos oficiales que lo acrediten.

El lastre y las mercancías de á bordo que entren en el dique estarán exentas de pago siempre que en completo no pasen del 30 por 100 de la estiba legal. El exceso pagará con arreglo á la Tarifa, tanto por el día de entrada como por los sucesivos.

Los buques del Gobierno ó fletados por el mismo, pagarán mitad de la tarifa.

Las fracciones de toneladas se pagan como una tonelada si pasan de media y se desprecian si son menores.

Los declarantes son responsables de la exactitud de las indicaciones contenidas en el pedido.

Las hojas de pedidos, modelo A, se encontrarán á disposición de los interesados en las oficinas de la Administración de la Junta de Obras del Puerto.

Art. 3.º Los pedidos presentados en forma con arreglo á lo que precede, se inscribirán en el registro, entregándose al interesado una papeleta de inscripción indicativa del número de su turno.

Este se establecerá por el orden de presentación de los pedidos, salvo las excepciones previstas en los artículos que siguen.

Los capitanes, armadores ó consignatarios de las embarcaciones inscriptas ó que traten de inscribirse, podrán en las horas de despacho examinar el registro de inscripciones.

Art. 4.º Se concede siempre preferencia sobre las embarcaciones

inscriptas para la entrada en el dique, á las que se encuentren, á juicio de la Comandancia de Marina, en estado de peligro, á las del Estado ó fletadas por el Gobierno, á las de las Marinas militares de Potencias amigas y á los buques de vapor destinados al servicio de Correos con itinerario fijo, provistos de un certificado de la Comandancia de Marina en que conste la urgencia de los trabajos.

Art. 5.º Se autorizará el cambio voluntario de turno entre una nave y la que tenga el número de inscripción inmediatamente posterior, siempre que se avise á la Administración antes del mediodía de la víspera del fijado para la admisión de la primera y con tal de que dicho cambio no tenga á juicio exclusivo de la Dirección del puerto, ningún inconveniente.

Art. 6.º Con la anticipación necesaria, que por lo menos será de 24 horas, el Capitán del dique avisará por escrito al interesado la hora en que deba entrar el buque, el cual deberá encontrarse antes de la mencionada hora en el sitio que se le designe, dispuesto á entrar en dique; en caso contrario se considerará que renuncia al turno con pérdida de la fianza que se adjudicará por entero á la Junta á título de indemnización.

En el caso de admitirse en el dique inmediatamente á otro buque en lugar del que no se presentó en tiempo oportuno, se relevará á éste de la pérdida de la fianza prestada.

Si un buque que ocupare precedentemente el dique, no saliese por una causa cualquiera, antes de las nueve, la entrada de la embarcación que tiene derecho al ingreso, podrá aplazarse hasta que se disponga de sitio suficiente, sin que los interesados puedan interponer queja ó reclamación por el retraso.

En este caso la embarcación podrá renunciar la entrada sin incurrir en pérdida de la fianza, dando inmediato aviso al Capitán del dique.

En ningún caso se admitirán embarcaciones, ni practicarán operaciones de emersión ó inmersión si las aguas de la dársena no están completamente tranquilas.

Art. 7.º En caso de que un barco no pueda por causa de fuerza mayor presentarse en la dársena, en el momento designado, deberá dar aviso al Capitán del dique, sin perjuicio de justificar la fuerza mayor mediante certificado de la Comandancia del Puerto.

En este caso, el buque perderá su turno en provecho del inscripto inmediatamente, pero no la fianza.

Si faltase el aviso previo, además de la pérdida de turno se aplicará la penalidad consignada en el artículo 6.º.

Art. 8.º El interesado podrá renunciar á la inscripción ya obtenida de una nave sin incurrir en pérdida de la fianza con tal de que prevenga al Capitán del dique antes de las nueve de la mañana del día anterior al fijado para la admisión y justifique la imposibilidad de utilizar el servicio.

Art. 9.º La Junta de Obras del Puerto, por medio de sus empleados y con arreglo á las disposiciones indicadas en la tarifa, remolcará á las embarcaciones desde el lugar destinado á espera, inmediato al dique, hasta su sitio sobre los picaderos, agotará el dique, apuntalará la embarcación, suministrará los andamios móviles necesarios para el carenado y la pintura, sumergirá nuevamente el dique y remolcará la embarcación al lugar antedicho.

Los armadores, capitanes y demás interesados dirigirán los trabajos necesarios para el rascado, pintura, reparación, etc., etc., de sus embarcaciones conforme crean más oportuno, excluída toda responsabilidad de la Junta incluso por los medios auxiliares de trabajo que la misma entregue, de cuyas condiciones deben asegurarse.

Art. 10. Tratándose de buques que tengan formas especiales y en todos los casos en que la quilla no sea recta, el armador ó quien lo represente, deberá declararlo en el pedido y suministrar todos los elementos necesarios para la oportuna disposición de la cuna, exhibiendo el plano del buque y de la cuaderna maestra. El silencio guardado en este punto equivale á una declaración de absoluta normalidad del buque y partes del mismo, quedando á cargo del interesado los daños que puedan originarse por deficiencias ó inexactitudes en la declaración.

Cuando de ésta ó de averiguaciones del Capitán del dique resultase que el buque se encuentra en circunstancias anormales, se dispondrá su previo examen por medio del buzo á costa y riesgo del interesado, á fin de tener los elementos necesarios para la oportuna colocación de los picaderos.

El Ingeniero Director de las obras resolverá en definitiva si en vista de las condiciones especiales de un buque debe rehusarse el recibirlo ó cuando menos declinar toda responsabilidad, prestándose en este caso, á hacer lo posible para el buen éxito de la operación.

Art. 11. En casos ordinarios no se dispondrá el examen del buque por buzo antes de entrar en dique si no se reclama expresamente por los interesados y á su costa.

De no hacerse la antedicha reclamación, se entenderá que la Junta pone simplemente á disposición de los buques el dique como se encuentra, no asumiendo responsabilidad alguna por los daños que por efecto de la mencionada causa ó por cualquiera otra dependiente de la anormalidad del buque, puedan originarse al mismo, salvo siempre el derecho de la Junta á resarcirse de los daños que puedan ocasionarse al dique ó al personal á él afecto.

Art. 12. Las operaciones de entrada y salida de los buques se efectuarán:

De 1.º de mayo á 31 de agosto, desde las cinco á las diez y nueve.

De 1.º de septiembre á 31 de octubre y de 1.º de marzo á 30 de abril, de las seis á las diez y ocho.

De 1.º de noviembre á fin de febrero, de las siete á las diez y siete.

Los trabajos de reparación podrán continuarse por la noche dando aviso al Capitán del dique y á la Administración de la Junta y sin ninguna responsabilidad por parte de ésta, la que suministrará, si se le pide, luz eléctrica á precio de tarifa.

Por los trabajos fuera del horario á que se refiere el párrafo anterior se percibirá un cuarto de la tarifa correspondiente al primer día si las operaciones cesan antes de media noche y la mitad del mismo derecho si pasasen de ese límite.

Art. 13. Las embarcaciones que á las 9 no hayan salido del dique, deberán pagar el día entero cualquiera que sea la hora de salida, á menos que fuese por causa de fuerza mayor justificada ante el Ingeniero Director de las Obras.

Art. 14. En el caso de que la sección flotante del dique suspenda dos buques á la vez, el que quede listo primero no tendrá derecho á salir hasta que el otro haya terminado sus operaciones, si bien estará relevado de pagar estancia.

Las naves que entren en dique no pagarán nunca por menos de un día.

No se pagará nada por la permanencia en dique los domingos y fiestas siempre que no se trabaje.

Se exceptúan de esta regla los buques cuya reparación esté terminada cuando la Dirección necesite el dique para colocar inmediatamente otro buque.

Igualmente no se cobrarán derechos por los días ó fracciones de día en que todos los trabajos del puerto se suspendan á causa del mal tiempo.

Art. 15. La Junta del Puerto, y en su representación el señor Ingeniero Director del mismo, asume la dirección y responsabilidad en cuanto afecte á las maniobras de remolque de entrada y salida de los buques y su apuntalamiento sobre los picaderos.

El capitán de la nave y la dotación prestarán desde á bordo su concurso para las maniobras de entrada y apuntalamiento, siguiendo las instrucciones del Capitán del dique.

Las embarcaciones destinadas á entrar en el dique deberán tener las vergas ó las grúas y la escala de suerte que nada sobresalga de la borda siempre que el Capitán del dique lo crea oportuno.

Además, la embarcación deberá estar provista de dos aparejos por cada parte de los palos mayores, y de los cabos de sirga á proa y á popa necesarios para la maniobra.

El capitán del buque que contravenga las anteriores disposiciones será responsable de los daños que puedan originarse al buque ó al dique.

Cuando por las condiciones especiales de una embarcación se deba

modificar la disposición ó el cambio de los picaderos el interesado satisfará los gastos con arreglo á tarifa.

Cualquier otra operación eventual como el cambio de las estacadas y otras, será pagada en igual forma.

El alquiler del dique comenzará á regir desde el día en que se empiezan dichas operaciones y continuará hasta el siguiente al de la salida de la embarcación.

Art. 16. El buque colocado en carenero, queda bajo la responsabilidad de su capitán ó de quien lo represente.

Está prohibido durante la permanencia en el dique de las embarcaciones, cualquier remoción de lastre ó de la carga y cualquier otra operación que pueda comprometer el equilibrio ó la estabilidad de las mismas.

Correrán á cargo de las embarcaciones todos los gastos que puedan originarse al dique, á las mismas ó á las personas por la remoción de los puntales, de las palancas, de los tacos, etc., durante la ejecución de los trabajos cuando fuesen colocados por personal de la dependencia del buque.

Art. 17. La tripulación del buque podrá permanecer á bordo durante el carenado observando las leyes y reglamentos que conciernen á los buques anclados en el puerto.

La disciplina en el dique está sujeta á las reglas antedichas y á las disposiciones que acuerde la Junta de Obras del Puerto.

Los operarios empleados para las operaciones estarán sujetos á los mismos reglamentos.

Se prohibe echar inmundicias en el dique.

Art. 18. La limpieza del dique y careneros corresponde á los capitanes de los buques que lo ocupen.

La Dirección cuidará del desescombro de los productos del rascado de la carena y de todos los detritus mediante una compensación de los derechos de tarifa.

No queriendo los capitanes utilizar dicho servicio podrán hacerlo por su cuenta sujetándose á las reglas de policía que se establezcan.

Art. 19. Cualquier daño que se origine al dique ó á las personas á causa de trasgresión por parte del capitán de una nave ó de sus dependientes, de alguna de las disposiciones contenidas en este Reglamento, será á cargo de la embarcación.

Cualquier perjuicio causado á la nave ó á su personal por culpa de los empleados del dique, vendrá á cargo del mismo.

Art. 20. Los derechos de entrada y permanencia en el dique, según las tarifas anejas, los daños y todos los gastos accesorios deben pagarse á la salida del buque.

Terminadas las operaciones y sacado el buque del dique por orden del Capitán de éste sin haberse satisfecho los indicados gastos, que-

darán á las resultas de la deuda la nave y su armador, consignatario ó capitán.

Art. 21. En el dique y mediante los tipos de tarifa, se facilitará el agua dulce necesaria para el lavado de los cascos, fondo, etc., y llenar las calderas de los buques.

Art. 22. Por el solo hecho de presentar firmado el pedido de admisión se entiende que los interesados aceptan incondicionalmente y quedan sujetos á todas las prescripciones y condiciones contenidas en este Reglamento, renunciando en absoluto á cualquier disposición legal que en contra pudieran invocar.

Art. 23. Todo barco en el cual no se practiquen las reparaciones y carena con la debida rapidez, habrá de abonar las estancias en dique por semanas vencidas; el retraso de este abono autoriza á la Junta para sacar la embarcación de los careneros y trasladarla á punto donde no estorbe, por cuenta y riesgo de los interesados, sin perjuicio del pago de las cantidades que adeude por cualquier concepto.

Aprobado por Real Orden de 20 de septiembre de 1902.

Sección IV.—**Tarifas**

A.—DERECHOS DE PUERTO

Los derechos generales de puerto fijados por el decreto de 1.° de junio de 1869, ofrecen la particularidad de pesar exclusivamente sobre las mercancías. Para la percepción del impuesto, se divide la navegación en tres clases: 1.° la navegación de cabotaje, es decir, la que se efectúa entre puertos de la península, de las islas Baleares y Canarias y presidios de África; 2.° la que se realiza entre los mismos puertos y todas las naciones de Europa, costas mediterráneas de Asia y África y costas africanas del Atlántico hasta el cabo Mogador; y 3.° la navegación entre los puertos españoles y los de países no mencionados en las dos primeras clases.

Para la primera clase de navegación, los buques pagan 3 reales (0.75 pesetas) por tonelada descargada y 2 reales (0.50 pesetas) por pasajero desembarcado. Para la segunda clase, los derechos son respectivamente de 5 y 3 reales. Para la tercera clase, 10 y 5 reales.

Estos derechos sufren numerosas excepciones y modificaciones; á ellos se agregan los impuestos locales, destinados á las obras de construcción y conservación de los puertos, pues los derechos generales ingresan en el Tesoro nacional sin ninguna afectación exclusiva.

En Barcelona estos impuestos locales, que gravan las mercancías desembarcadas, constituyen casi los únicos arbitrios financieros á la disposición de la Junta de Obras.

El siguiente estado muestra la entidad de los arbitrios recaudados en el puerto de Barcelona durante los años 1899-1903:

AÑOS	TONELADAS DE 1,000 KILOGRAMOS			TOTAL — Descarga de altura	RECAUDACIÓN			TOTAL — Recaudación
	Cabotaje	Altura española	Altura extranjera	Toneladas	Por cabotaje — Pesetas	Altura. Bandera española — Pesetas	Altura. Bandera extranjera — Pesetas	Pesetas
1899...	334,079	232,024	942,150	1:174,174	200,443.74	464,048.44	1:884,299.14	2:548,791.32
1900...	333,784	281,973	813,324	1:095,297	186,538.44	530,401.37	1:518,304.11	2:235,243.92
1901...	360,573	262,606	864,981	1:127,587	162,265.51	393,921.61	1:297,673.07	1:853,860.19
1902...	360,797	301,584	817,472	1:121,057	162,359.17	452.426.97	1:229,209.96	1:843,996.10
1903...	336,065	224,892	956,197	1:181,090	151,229.16	337,338.96	1:434,297.32	1:922,865.44

B.—OTROS DERECHOS MARÍTIMOS

Los derechos de faros no existen en España.

El pilotaje es obligatorio; se computa en relación con el tonelaje bruto de los buques. En Barcelona su importe es bastante moderado. Un buque de 2,000 toneladas paga 50 pesetas á la entrada y otro tanto á la salida, si la operación se verifica de día; de noche, el derecho se duplica.

C.—DERECHOS DE UTILIZACIÓN

La mayor parte de las tarifas de utilización del puerto de Barcelona son provisorias; se espera á que la construcción de las nuevas dársenas y muelles y las instalaciones de la superestructura estén terminadas, para fijar esas tarifas definitivamente. Las que se aplican ya con carácter permanente (tarifas del dique de carena y de los almacenes generales) no ofrecen mayor interés, después de lo que hemos tenido oportunidad de decir respecto de los servicios análogos en otros puertos.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA (1)

I.—Obras de Carácter general

QUINETTE DE ROCHEMONT ET HENRY DESPREZ.—**Cours de Travaux maritimes.**—París, 1901.

L. FRANZIUS, G. FRANZIUS UND G. DE THIERRY.—**Seehäfen (Handbuch der Ingenieurwissenschaften).**—Leipzig, 1901.

Congresos internacionales de Navegación.—2.ª Sección.—Navegación marítima. —(*Especialmente: el de París, 1900; Milán, 1905, y San Petersburgo, 1908*).

DR. KURT WIEDENFELD.—**Die nordwesteuropäischen Welthäfen.**—Berlín, 1903.

PLOCQ ET LAROCHE.—**Etude sur les principaux Ports de Commerce de l'Europe septentrionale.**—París, 1882.

LAROCHE.—**Etude sur les principaux Ports de Commerce européens de la Méditerranée.**—París, 1885.

SOCIÉTÉ SCIENTIFIQUE DE BRUXELLES.—**Les Ports et leur Fonction économique.**—Lovaina, 1906.

E. EHRENFREUND.—**L' Arredamento dei grandi Porti mercantili.**—Roma, 1903.

G. D. URQUHART.—**Dues and Charges on Shipping in foreign Ports.**—Londres, 1901.

II.—Puertos francos

H. L. PARTIOT.—**Un Port franc dans Paris.**—París, 1891.

P. MASSON.—**Ports francs d'autrefois et d'aujourd'hui.**—París, 1904.

---

(1) No incluímos en esta lista las colecciones de leyes, reglamentos, tarifas, etc.

J. BOSSUET.—**Ports francs et Zones franches.**—París, 1905.

E. BOUCHER.—**Des Ports francs.**—París, 1902.

P. DELAUNAY.—**Des Ports francs. Y a t-il intérêt à créer en France des Ports francs?**—París, 1902.

L. DUTHOYA.—**Villes franches. Ports francs. Entrepôts de douanes.**—París, 1899.

CH. MONNET.—**La Création de Zones franches dans nos Ports maritimes est-elle désirable?**—París, 1905.

H. LE MARIÉ.—**Les Ports francs.**—París, 1904.

J. GUILLOUARD.—**Les Ports francs.**—París, 1904.

L. ESTRINE.—**Hambourg-Marseille. Une Zone franche à Marseille.**—Marsella, 1899.

L. ESTRINE.—**Un Port franc à Marseille.**—Marsella, 1899.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE.—**Ports francs.**—Marsella, 1902.

CHAMBRE DE COMMERCE DE MARSEILLE.—**Rapport sur le Projet de Loi des Zones franches.**—Marsella, 1903.

A. ARTAUD.—**La Franchise du Port de Marseille.**—Marsella, 1898.

A. ARTAUD.—**Défendons-nous.**—Marsella, 1901.

A. REDIER.—**Les Ports francs (Revue Politique et Parlementaire).**—París, 1901.

J. CHARLES-ROUX.—**Les Ports francs (extrait du Bulletin du Congrès international du Commerce et de l'Industrie).**—París, 1899.

J. CHARLES-ROUX.—**Rapport sur le Budget général de l' Exercice 1898.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la 2.e séance du 20 juillet 1897*).—París, 1897.

L. BRUNET.—**Proposition de Résolution tendant à la Création de Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la 2e séance du 30 mars 1899*).—París, 1899.

A. BOYER.—**Proposition de Loi ayant pour objet la Création de Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au procés-verbal de la séance du 4 mai 1899*).—París, 1899.

A. MUZET.—**Rapport sur les Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au proès-verbal de la séance du 6 juillet 1901*).—París, 1901.

BRUNET ET CHARRUYER.—**Proposition de Résolution tendant à la Création de Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la séance du 13 novembre 1902*).—París, 1902.

TROUILLOT, ROUVIER ET MARUÉJOULS.—**Projet de Loi relatif à l' Etablissement de Zones franches dans les Ports maritimes.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la séance du 4 avril 1903*).—París, 1903.

CHAUMET.—**Rapport relatif aux Zones franches et aux Ports francs.** (*Chambre des Députés: Annexe au procès-verbal de la séance du 4 juillet 1903*).—París, 1903.

III.—Puerto de Copenhague

G. E. C. GAD.—**Copenhagen Free Port.**—Copenhague, 1896.

SOCIÉTÉ ANONYME DU PORT FRANC.—**Le Port franc de Copenhague.**—Copenhague, 1899.

TOLDREFORM-FORENINGENS KJOBENHAVNS AFDELING.—**Frihavnen ved Kjobenhavn.**—Copenhague, 1890.

IV.—Puerto de Hamburgo

L. FRIEDERICHSEN. — **Die deutschen Seehäfen.** — Hamburgo, 1889-1891.

PAUL DE ROUSIERS.—**Le Port de Hambourg.**—París, 1900.

H. HAUSER.—**Les Ports de Commerce de l'Allemagne contemporaine.**—París, 1903.

M. BUCHHEISTER.—**Die Elbe und der Hafen von Hamburg.**—Hamburgo, 1899.

VERLAG DER «BÖRSEN-HALLE». —**Die Cuxhafener Häfen.** — Hamburgo, 1897.

A. WOHLWILL.—**Die hamburgishen Bürgermeister Kirschenpauer, Petersen, Versmann.**—Hamburgo, 1903.

DR. G. SCHAPS.—**Das deutsche Seerecht.**—Berlín, 1903.

DR. H. WIMPFHEIMER.—**Der Lagerschein nach deutschem Recht.**—Karlsruhe, 1903.

DR. C. J. FREYTAG.—**Die Entwickelung des hamburger Warenhandels, 1871-1900.**—Berlín, 1906.

Statistisches Jahrbuch für das deutsche Reich.—Berlín, 1903.

Hamburg's Handel im Jahre 1902,—1903.—Hamburgo.

Jahresbericht der Handelskammer zu Hamburg über das Jahr 1902,—1903.—Hamburgo.

Hamburg's Handel und Schiffahrt, 1904.—Hamburgo, 1905.

V.—Puertos de Bremen y Bremerhaven

HANDELSKAMMER ZU BREMEN. —**Aus See nach Bremen-Stadt** — Bremen, 1904.

R. RUDLOFF, F. CLAUSSEN UND O. GÜNTHER.—**Die Bremerhavener Hafen- und Dock-Anlagen.**—Hanover, 1903.

HANDELSKAMMER ZU BREMEN.—**Statistische Mittheilungen betreffend Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1902,—1903.** —Bremen.

Bericht der Handelskammer in Bremen über das Jahr 1902,—1903.—Bremen.

Jahrbuch für bremische Statistik, Jahrgang 1903.—Bremen, 1904.

VI.—Puerto de Londres

Report of His Majesty's Commissioners appointed to inquire into the Subject of the Administration of the Port of London.—Londres, 1902.

Turnbull's Dock and Port Charges for the United Kingdom. —Seventh Edition.

Lees' Laws of British Shipping and of Marine Assurance.—Londres, 1896.

B. W. GINSBURG.—**Hints on the legal Duties of Shipmasters.** —Londres, 1898.

H. H. WEST.—**Tonnage Laws and the Assessment of Harbour Dues and Charges.** (En las *Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, 1904).

THE BOARD OF TRADE.—**Instructions and Regulations relating to the Measurement of Ships and Tonnage.**—Londres, 1903.

VII.—Puerto de Amberes

V. DUVERGER.—**De l'Organisation des Trauvaux Publics en Belgique et en Hollande.**—París, 1885.

G. ROYERS, EM. DE KEYSER, P. DE WITT ET C. G. HAENEN.—**Anvers Port de Mer.**—Bruselas, 1885. (**Appendice.** Bruselas, 1898).

Exposition internationale de Paris 1900. Les Installations maritimes belges.—Bruselas, 1900.

H. HERSENT.—**Le Port d'Anvers.**—París, 1898.

Notice sur le Port d'Anvers—Bruselas, 1905.

G ROYERS ET FR. DE WINTER.—**Les Etablissements maritimes de la Ville d'Anvers.** (En los *Annales des Travaux Publics de Belgique*, 1904).

CHAMBRE DE COMMERCE D'ANVERS.—**Mouvement commercial, industriel et maritime de la Place d'Anvers. Rapport sur l'Exercice 1903,—1904.**—Amberes.

VIII.—Puerto de Génova

E. COEN-CAGLI E O. BERNARDINI.—**Notizie sui Porti marittimi italiani.**—Milán, 1905.

QUINETTE DE ROCHEMONT ET G. DE JOLY.—**Les Ports maritimes d'Italie.** (En los *Annales des Ponts et Chaussées*, 1903).

E. EHRENFREUND.—**Gli Impianti e l'Esercizio del Porto di Genova.** (En el *Giornale del Genio Civile*, 1902).

La Marina Mercantile Italiana. (Número del 7 de agosto de 1903, consagrado al Consorcio autónomo).—Génova.

V. GARNERI.—**Considerazioni sui primi Lavori del Consorzio per il Porto di Genova**—Génova, 1903.

S. RAINERI.—**Le Tempeste del Golfo e le Difese del Porto.**—Génova, 1903.

A. CARISSIMO E G. CROTTI—**Funicolari del Carbone.**—Milán, 1903.

A. CARISSIMO, J. CROTTI E J. B. DE CRISTOFORIS.—**Projet d'un Silo d'Importation pour le Service des Grains dans le Port de Gênes.**—Milán, 1897.

S. CANZIO.—**Discorso per la solenne Inaugurazione della prima Sezione dell'Assamblea del Consorzio autonomo del Porto di Genova.**—Génova, 1903.

U. NAVARRINI.—**I Magazzini generali.**—Turín, 1901.

CAMERA DI COMMERCIO ED ARTI DI GENOVA.—**Resoconto statistico del Commercio e della Navigazione di Genova.**—(Años 1903 y 1904).

IX.—Puerto de Marsella

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.—**Ports maritimes de la France. (Tome VII. Marseille).**—París, 1899.

BATARD-RAZELIÈRE.—**Port de Marseille. Travaux de construction du Bassin de la Pinède.** (En los *Annales des Ponts et Chaussées*, 1903).

BATARD-RAZELIÈRE.—**La Chambre de Commerce et le Port de Marseille à l'Exposition de 1900.**—Marsella, 1900.

MINISTÈRE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE, ETC.—**Enquête sur les Moyens de venir en aide à la Marine marchande.**—París, 1897.

L. COURCELLE ET E. DARDART.—**Législation des Eaux.**—París, 1905.

Annuaire de la Marine de Commerce française.—París, 1896. (Último año publicado).

Statistique du Port de Marseille Année 1903,-1904.—Marsella.

CHAMBRE DU COMMERCE DE MARSEILLE.—**Compte-rendu de la Situation commerciale et industrielle de la Circonscription de Marseille pendant l'Année 1903,—1904.**.- Marsella.

X.—Puerto de Barcelona

EYRIAUD DES VERGNES.—**Les Ports d'Espagne. Etude administrative et technique.** (En los ***Annales des Ponts et Chaussées***, 1890).

M. DANVILA Y COLLADO.—**Leyes de Aguas, Puertos, Canales y Pantanos, explicadas y comentadas.**—Madrid, 1901.

Memoria sobre el Estado y Adelanto de las Obras del Puerto de Barcelona durante el año 1902,-1903.—Barcelona.

ÍNDICE

51

ÍNDICE

CAPÍTULO IV

Puerto de Hamburgo (continuación)

PÁGINAS

CAPÍTULO V

Puerto de Hamburgo (CONCLUSIÓN)

CAPÍTULO VI

Puertos de Bremen y Bremerhaven

PARTE II

Puertos de Londres, Amberes, Génova, Marsella y Barcelona

CAPÍTULO VII

Puerto de Londres

CAPÍTULO VIII

Puerto de Amberes

[illegible]

[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]
[illegible]	[illegible]

CAPÍTULO [illegible]

Puerto de Génova

CAPÍTULO [illegible]

Puerto de Génova (continuación)

CAPÍTULO XI

Puerto de Marsella

PÁGINAS

CAPITULO XII

Puerto de Barcelona



